علي ناصر ناصر

@Ahmedyassin90

# مضيق هرمز

## والصراع الأميركي الايراني

تصوير

أحمد ياسين

الفارابي

# مضيق هرمز
# والصراع الأميركي الإيراني

علي ناصر ناصر

# مضيق هرمز

# والصراع الأميركي الإيراني



دار الفارابي

الكتاب: مضيق هرمز والصراع الأميركي الإيراني

المؤلف: علي ناصر ناصر

الغلاف: فارس غصوب

الناشر: دار الفارابي بيروت - لبنان

ت: 301461(01) - فاكس: 307775(01)

ص.ب: 11/3181 - الرمز البريدي: 1107 2130

www.dar-alfarabi.com

e-mail: info@dar-alfarabi.com

الطبعة الأولى: كانون الثاني 2013

ISBN: 978-9953-71-895-8

# المقدمــة

ما سر هذا المضيق الذي شخصت عيون العالم إليه منذ القدم؟ هو معبر للتواصل والسلام، وجسر تسير فوقه التوترات والحروب. فيه تتصل وتتفرق المصالح الدولية. يغذي العالم بالدفء والطاقة، وتعتمد عليه أسواق البورصة والمال، إذا أقفل تنهار دول، ويهتز الاقتصاد الدولي. الأمن فيه هاجس للمشاريع المتعددة ولم يعد مسألة تخص دوله بل أصبح شأناً دولياً.

منــذ القــدم بــرزت أهميــة مضيــق هرمــز كمعبــر لا بــد منــه فــي حركــة التواصــل بيــن الشــرق والغــرب، وبقــي كذلــك حتــى اكتشــاف رأس الرجــاء الصالــح فــي أواخــر القــرن الخامــس عشــر. أهملتــه السياســة الدوليــة ولكنهــا لــم تســتغنِ عنــه، ولــم يكــن بإمكانهــا ذلــك، فهــو أداة ربــط لابــد منهــا بيــن العالــم القديــم والعالــم الجديــد. واكتشــفت القــوى الدوليــة خيــرات المضيــق ومنطقتــه، وبــدأ التنافــس الاســتعماري عليهــا يشــتد ويقــوى بيــن مختلــف القــوى الأوروبيــة خصوصــاً بعــد القــرون الوســطى حيــث راحــت

تلـك القـوى تسـتخدمه فـي حركـة التواصـل التجـاري والاقتصـادي مـع الهنـد درة التـاج البريطانـي، والتـي منهـا تأتـي الخيـرات إلـى أوروبـا.

لقد ازدهرت منطقة الخليج اقتصادياً بفعل الموقع الجغرافي للمضيق وأصبحت جزيرة هرمز من أكثر مناطق العالم ازدهاراً ورفاهية وكتب الشعر فيها وعنها. واحتدمت المعارك بين مختلف القوى الأوروبية المتمثلة بالبرتغال، أسبانيا، هولندا، فرنسا، وانكلترة من أجل السيطرة على حركة التجارة في منطقه الخليج العربي، وزاد من حماوتها الاشتراك فيها من قبل العثمانيين والفرس والقبائل العربية التي كانت تقطن ضفتي الخليج، فشهد القرن السادس عشر ومعظم القرن السابع عشر معارك شرسة بين مختلف تلك القوى رافقها العديد من الاتفاقيات الاقتصادية مع القوى المحلية في منطقة الخليج تعكس رغبة تلك القوى في الهيمنة والاستئثار، وانتهت تلك النزاعات بسيطرة بريطانيا المطلقة على منطقة الخليج وإخضاع المضيق لسيطرتها.

مع اكتشاف النفط في منطقة الخليج والحاجة اليه بفعل التطور الصناعي، ومع بروز قوى دولية جديدة مع بداية القرن العشرين، اشتد التنافس الدولي على منطقة الخليج العربي وفي القلب منها مضيق هرمز الممر الوحيد لخروج النفط باتجاه العالم.

أعـاد اكتشـاف النفـط مضيـق هرمـز إلـى قلـب الصـراع الدولـي، بعـد أن كان معبـراً ضروريـاً لحاجـات أوروبـا مـن المـواد الأوليـة فـي العصـور القديمـة والوسـطى مثـل التوابـل الآتيـة مـن الهنـد والتـي تغـذي بقاءهـا

واسـتمراريتها كقـوى فاعلـة، كمـا أصبـح حاجـة ماسّـة لعبـور موادهـا الأوليـة مـن نفـط وغازالضرورييـن لصناعتهـا.

بقيت بريطانيا القوة الرئيسة الفاعلة والمؤثرة في منطقة الخليج حتى عام 1971 تاريخ انسحابها من المنطقة وتسليم دفة القيادة إلى الولايات المتحدة الأميركية، وذلك على الرغم من حربين عالميتين أفرزتا منظمتين دوليتين وضعتا القوانين والقواعد لتنظيم العلاقات الدولية وفي أساسها وضع قانون لتنظيم الملاحة في البحار.

مع انتصار الثورة الاسلامية في إيران دخلت منطقة الخليج مرحلة جديدة من الصراع؛ فإيران الشاه الموالية للغرب والتي تحفظ أمن الخليج وفق المنظور الغربي المرتكز على تأمين أمن النفط، والحفاظ على أمن اسرائيل، انتقلت إلى إيران الإمام الخميني المعادية للغرب واسرائيل، يؤشر ذلك إلى أنّ الاستراتجيات الغربية في منطقة الخليج بدأت تفقد قوتها، وفرضت على الولايات المتحدة إعادة رسمها من جديد، واستخدمت أدوات عديدة في سبيل ذلك منها الحرب الإيرانية العراقية.

أدى انهيـار الاتحـاد السـوفياتي إلـى تحكـم الولايـات المتحـدة فـي السياسـات الدوليـة وأصبحـت تديـر العالـم منفـردة، ودفـع ذلـك إلـى بـروز قـوى اقليميـة مناوئـةٍ لهـا تعمـل علـى خصوصيتهـا الجغرافيـة والإقليميـة والثقافيـة، واسـتقلاليتها عـن السياسـة الاميركيـة، وكان أبرزهـا الجمهوريـة الاسـلامية فـي إيـران المشـرفة علـى مضيـق هرمـز، فأفـرز ذلـك تناقضـاً حـاداً

في السياسات الأميركية والإيرانية أدى في أحيان مختلفة إلى صدامات بين الطرفين كان مسرحها الأساس مضيق هرمز.

يسود القلق العالم، وترتعش الأسواق الدولية، وتهتز أسواق النفط، تفقد دول الخليج العربي توازنها، تتأهب الدول الصناعية، ويدور العالم حول نفسه كلما اهتز الأمن في مضيق هرمز؛ فطرق الحرير جميعها تمر عبره، والسيطرة عليه وإغلاقه هاجس تطلقه إيران وترد الولايات المتحدة الأميركية بأنها لن تسمح بذلك. فهذا المضيق الضيق يتسع لأكثر من ثلث الصادرات العالمية من النفط الخام والغاز، وتعتمد عليه دول الخليج بشكل شبه كامل في بنائها وتطورها الاقتصادي، وإغلاقه سيؤدي إلى تغير هائل في بنية الاقتصاد الدولي.

تعتبر المضايق البحرية الدولية معابر تجذب إليها الدول الصاعدة على الصعيد العالمي، وتؤدي إلى صراع وحروب في ما بينها للسيطرة والتحكُّم بها من جهة، أو بين هذه القوى والدول المشرفة أو المطلة على تلك المضايق من جهة ثانية. تتفاوت أهمية المضايق حسب الموقع على الخارطة البحرية، فبعضها ذو أهمية إستراتيجية عالية وبعضها الآخر يفتقد ذلك.

اهتمت معظم دول العالم بالمضايق التي كان لها الدور الحاسم والمقرر في حركة التجارة والتواصل الدولي، وكأداة تحكم اقتصادي خصوصاً في فترات الحروب والنزاعات ما بين مختلف دول العالم، ومنذ العصور القديمة وحتى وقتنا الحاضر.

تبرز أهمية المضايق وفق عامل أساسي ومؤثر يتمثل بالحركة التجارية وحجم النشاط الاقتصادي الذي تشغله في حركة التجارة والتبادل الدولي، إضافة إلى عامل يرفع من أهميتها دولياً هو نوع السلع والبضائع المتدفقة من خلالها، ومدى حاجة مختلف شعوب العالم إليها، إضافةً إلى كونها الممر البحري الوحيد لعبور هذه السلع والخدمات ذهاباً وإياباً من وإلى مختلف دول العالم.

تتحرك السياسات الدولية نحو المضايق ذات الموقع الجغرافي المقرر والحاسم في الحركة الاقتصادية الدولية، لتحافظ على الاستقرار في عملية الإنتاج والتوزيع، ولضمان الاستقرار المالي والنقدي للأسواق الدولية. تتبع في سبيل هذا وذاك مبدأي التسوية واستخدام القوة سواء لتغيير واقع أو فرض آخر جديد.

يُصنف مضيق هرمز من بين المضايق الدولية الأبرز والأهم لمختلف الأسواق العالمية، بحيث تظهر أهميته التاريخية والحالية والمستقبلية كممر تجاري واقتصادي لمختلف دول العالم، فتأثيره يمتد من دول الخليج ليصل إلى مختلف دول العالم، فهو بمثابة الشريان الذي يربط القلب (الخليج) بالجسد (الأسواق الدولية).

يحتل مضيق هرمز موقعاً جغرافياً متميزاً من ناحية سياسية واقتصادية، إنه عنق الزجاجة لدول الخليج العربي المصدرة للنفط، والتي تملك أكبر الاحتياطات النفطية في العالم،والتي تصدر من خلاله كامل إنتاجها من النفط، و تستورد من خلاله وعبر الناقلات البحرية

90 % من احتياجاتها، وهو يمثل نهر النفط المتدفق باتجاه الدول الصناعية الكبرى في العالم وعلى رأسها الولايات المتحدة الأميركية وأوروبا واليابان والصين.

يخضع المضيق، الواقع بين إيران وسلطنة عُمان، وفقاً للقانون الدولي لاتفاقية قانون البحار لعام 1982، هذه الإتفاقية لم توقع عليها الولايات المتحدة الأميركية حتى الآن وغير مصدّق عليها من قبل إيران، مما يفتح المجال لاجتهادات وتفسيرات مختلفة حول النظام القانوني لحرية المرور في المضيق، تفسيرات من شأنها أن ترفع من درجة التوتر والصدام في منطقة الخليج.

يتصاعد التوتر في منطقة الخليج ومضيق هرمز على خلفية مطالبة الولايات المتحدة الأميركية بإيقاف البرنامج النووي الإيراني مما يدفع إلى السؤال عن الأمن في تلك المنطقة. يزيد من ذلك التوتر القواعد العسكرية الأميركية المنتشرة في معظم دول الخليج العربي والتواجد العسكري الدائم للولايات المتحدة في المحيط الهندي، فالأساطيل الأميركية لا تغادر المنطقة وتعمل الإدارة الأميركية على تعزيزها.

تعمل إيران في المقابل على تعزيز قواتها البحرية في قاعدة «بندر بن عباس» المشرفة على المضيق، و هي نفذت العديد من المناورات العسكرية في المنطقة لإثبات جهوزيتها وقدرتها على إغلاق المضيق في حال تعرضها لضربة عسكرية من قبل الولايات المتحدة.

يدفع التوتر في تلك المنطقة مسألة الأمن الإقليمي لمنطقة الخليج العربي إلى الواجهة، فما هي رؤية القوى الأساسية لمسألة

الأمـن والاسـتقرار فيـه؟ وفـي حـال تعـرض إيـران لضربـة عسـكرية وإقدامهـا علـى إقفـال المضيـق، مـا هـي البدائـل الممكنـة لاسـتمرار تدفـق النفـط باتجـاه الغـرب؟

تتنوع موازين القوى في الخليج، فهي ليست عسكرية فحسب، بل للجغرافيا دورها وللاقتصاد أيضاً، وهناك عامل آخر هو سكان الأقليم أنفسهم؛ إن القوى المقررة في منطقة الخليج هي نفسها التي ستشكل عامل استقرار من أجل تحقيق السلم والأمن الدوليين في المنطقة، ذلك من خلال الإبقاء على مصالح الدول الغربية، والاعتراف بدور إيراني أساسي، وتطميناتٍ لدول الخليج العربية، بعدم المس بنشاطها النفطي.

تتزايد أهمية مضيق هرمز في الاقتصاد الدولي، خصوصاً في ظل الطلب المتزايد على النفط، ويزيد منها الاحتياطات النفطية التي تختزنها المنطقة والتي هي نحو ارتفاع مضطرد، والتي تؤدي إلى ازدياد المنافسة والصراع بين إيران والولايات المتحدة، وهي إذا تصاعدت فقد تُقوِّض السلم والأمن الدوليين في المنطقة، وتُطيح بالعديد من اقتصادات السوق القائمة حالياً.

بناءً لما تقدم قُسّمت هذه الدراسة إلى فصلين:

الفصل الأول: أهمية مضيق هرمز في الاقتصاد الدولي وأثره على المصالح الإيرانية والأميركية.

الفصل الثاني: أهمية مضيق هرمز في السياسات الدولية وأثره على الأمن الإيراني والأميركي.

# الفصل الأول

## أهمية مضيق هرمز في الاقتصاد الدولي
## وأثره على المصالح الإيرانية والأميركية

سيُعنى هذا الفصل بالجغرافيا السياسية لمضيق هرمز، ليشمل الأهمية التاريخية للموقع- على الرغم من المتغيرات السياسية والعمليات العسكرية التي حدثت في المنطقة-والدور على مر العصور حتى وقتنا الحاضر، مركزاً بشكل أساسي على مرحلتين: المرحلة الأولى أثناء الاحتلال البريطاني للمنطقة حتى عام 1971، والمرحلة الثانية تبدأ مع الانسحاب البريطاني، وسيطرة إيران على جزر هرمز الثلاث (أبو موسى، طنب الكبرى، وطنب الصغرى).

سيعتمد كذلك وصفاً دقيقاً للموقع الجغرافي للمضيق من حيث الطول والعرض والجزر المنتشرة فيه، ثم ستكون كلمة عن وضعه القانوني حسب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والنظام الذي يحكم حركة الملاحة خلاله عارضاً لآراء دول الخليج كافة حوله من الناحية القانونية.

سنتناول أيضاً الحركة الاقتصادية في المضيق من خلال استعراض الكميات النفطية المتدفقة عبره إلى الدول الغربية والدول الصناعية الكبرى، والمصالح الاقتصادية لهذه الدول في منطقة الخليج

بالإضافـة إلـى المصالـح الإيرانيـة ومصالـح دول الخليـج العربيـة التـي تمـر عبـره لتأخـذ شـكل صـادرات نفطيـة، وشـكل وارداتٍ أساسـيةٍ تؤمـن الإحتياجـات الضروريـة لهـذه الـدول.

ستتمّ معالجة مسألة إغلاق المضيق والخيارات البديلة بالنسبة إلى دول الخليج العربي وإيران، وهل أنّ هذه الخيارات، سواء عبر تمديد أنابيب نفط تمر في البحر الأحمر، أو في خليج عُمان، يمكن أن تؤمن بدائل عن إغلاق المضيق.

بناءً لما تقدم قُسّم الفصل إلى أربعة مباحث: المبحث الأول: الجغرافيا السياسية لمضيق هرمز. والمبحث الثاني: الوضع القانوني لمضيق هرمز. والمبحث الثالث: المصالح الدولية في مضيق هرمز. والمبحث الرابع: إغلاق المضيق والخيارات البديلة.

## المبحث الأول: الجغرافيا السياسية لمضيق هرمز

الجغرافيا السياسية هي حقل الدراسة الذي تتواجد فيه السياسة والجغرافيا، فيتداخلان ويؤثران في بعضهما بعضاً؛ هي العلم الذي يبحث تأثير الجغرافيا على السياسة أي الطريقة التي تؤثر بها المساحة، التضاريس، والمناخ على أحوال الدول والناس.

بسـبب الجغرافيـا كانـت أثينـا إمبراطوريـة بحريـة، وبسـبب الجغرافيـا أيضـاً تمتعـت الجزيـرة البريطانيـة فـي القـرن الثامـن عشـر بحُريـة الملاحـة

فـي البحـار[1]، وبسـبب الجغرافيـا أصبـح مضيـق هرمـز المركـز الـذي يغيـر سياسـات دول، ويؤسـس لتحالفـاتٍ جديـدةٍ، وينـذر بتهديدات حروب مسـتقبلية، وتحـوم حولـه التحالفـات والـرؤى الإسـتراتيجية، فتقتـرب الـدول المتخاصمـة أيديولوجيـاً لالتقـاء مصالحها فيـه، وتبتعـد الـدول المتقاربـة أيديولوجيـاً لابتعـاد مصالحهـا فـي المضيـق.

## الفقرة الأولى: الموقع الجغرافي لمضيق هرمز

يقع مضيق هرمز بين دائرتي عرض 25 و 27 درجة شمالاً وبين خطي طول 55 و 57 درجة شرقاً، ويصل ما بين الخليج العربي، وهو بحرٌ شبه مغلقٍ، وخليج عُمان، وهو بحرٌ مفتوح، وكلاهما يشكل لساناً بحرياً متصلاً بالمحيط الهندي، تُشرف إيران على ساحله الشمالي والشرقي، بينما تشرف سلطنة عُمان على ساحله الجنوبي والغربي، بالإضافة إلى الإمارات العربية المتحدة التي تشرف على جزء بسيط من ساحله الجنوبي.

### أولاً: حدود المضيق وعمقه

تبـدأ الحـدود الشـمالية الغربيـة لمضيـق هرمـز مـن الخـط الـذي يصـل رأس الشـيخ مسـعود فـي شـبه جزيـرة مسـند العُمانيـة بجزيـرة هنجـام

(1) علبي، عاطف، الجغرافيا الاقتصادية: المقدمة، ط2، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1993، ص253.

الإيرانيـة، مـروراً بجزيـرة قشـم حتـى السـاحل الإيرانـي، وهـذا الخـط هـو الـذي يفصـل مضيـق هرمـز عـن الخليـج العربـي، ويبلـغ طـول هـذه المسـافة 28 ميـلاً بحرياً.

تمتد الحدود الجنوبية الشرقية لمضيق هرمز من رأس دبا على ساحل الإمارات العربية المتحدة إلى دماجة على الساحل الإيراني، وهذا الخط الذي يصل طوله إلى 52.5 ميلاً بحرياً هو الذي يفصل المضيق عن خليج عُمان[1].

يبلغ طول مضيق هرمز 104 أميال بحرية إذا قيس من منتصف المسافة بين الشاطئين، أمّا عرض المضيق فيصل إلى 525 ميلاً بحريّاً عند الخط الذي يصل رأس دبا بمنطقة دماجة، وهذا أقصى عرض له، وتقع أضيق نقطة في المضيق بين جزيرة سلامة الكبرى العُمانية وجزيرة لاراك الإيرانية حيث تصل إلى 20.75 [2] (أنظر الشكل رقم 1 ص 23).

يتـراوح العمـق فـي المضيـق مـا بيـن 40 و 50 قامـة مـع عمـق يبلـغ 80 قامـة عنـد جزيـرة مسـندم العُمانيـة[3] وعمـق الميـاه عنـد الجانـب العربـي

---

(1) Ramazani, R.K, J.Mangone, Gerard.(ed.)International Straits of the World: The Persian Gulf and the Strait of Horumz, vol.3, 1sted, Netherlands, Sijthoff and Noordhoff, 1979, P1.

(2) المطيردي، عبد العزيز بن راشد، مضيق هرمز: أهميته وتحديد الملاحة عبره حتى 1995، رسالة ماجستير في الجغرافيا السياسية، غير منشورة، جامعة الملك سعود، الرياض، 1995، ص5.

(3) Ramazani, R.K, J.Mangone, Gerard, op. cit. p. 1.

هــي أكبـر منهـا عنـد الجانـب الإيرانـي وهـذا علـى خـلاف مـا هـو الحـال فـي الخليـج العربـي حيـث الميـاه علـى الجانـب الإيرانـي أكثـر عمقـاً منهـا علـى الجانـب العربـي.

## ثانياً: أهم الجزر التي يضمها المضيق

يحتوي المضيق على العديد من الجزر التابعة لكل من دولتي عُمان وإيران (أنظر شكل رقم 2 ص24) وهناك عدد من الجزر الواقعة على جانبي المضيق، وهي صغيرة الحجم بحيث لا يتجاوز ارتفاعها عن سطح البحر بضع أقدام.

### أ-الجزر التابعة لسلطنة عُمان

أهم الجزر التابعة لسلطنة عُمان هي جزيرة سلامة وبناتها، التي تسمى بالمراجع الأجنبية (The Great and litlle quoins)؛ والتي تقع في وسط المضيق إلى الشمال الشرقي من جزيرة مسندم، وتكمن أهمية جزر سلامة وبناتها في كون المسافة التي تفصلها عن جزيرة لاراك الإيرانية هي الأضيق اتساعاً في المضيق، التي على السفن جميعها الداخلة والخارجة منه أن تمر خلالها.

### ب- الجزر التابعة لإيران

أهــم الجــزر علــى الجانــب الإيرانــي هــي جزيــرة قشــم أكبــر جــزر الخليـج العربـي، تقـع إلـى الشـمال الشـرقي منهـا جزيـرة لاراك وهـي فـي

وسـط المضيـق تمامـاً، أمّـا جزيـرة هرمـز فتقـع إلـى الشـمال مـن قشـم وهـي الجزيـرة التـي قامـت عليهـا مملكـة هرمـز.

## ثالثاً: مضيق هرمز والخليج العربي

يشكل المضيق المنفذ البحري الوحيد لدول الخليج العربي، عن طريقه تتصل هذه البلدان بأعالي البحار، حيث تعبره يومياً عشرات ناقلات البترول المتجهة إلى مختلف دول العالم، ومن خلاله أيضاً تؤمن النسبة الأعلى من احتياجاتها المختلفة. تتباين الأقطار الساحلية الثمانية الواقعة على الخليج العربي،-العراق، المملكة العربية السعودية، الكويت، البحرين، قطر، الإمارات العربية المتحدة، عُمان، وإيران-، تبايناً كبيراً فيما تملكه من سواحل مطلةٍ عليه.

### أ-المنافذ البحرية للدول العربية

تملك الإمارات العربية المتحدة ساحلاً هو الأطول بين الدول العربية المطلة على الخليج العربي، يبلغ 420 ميلاً بحرياً، ثم المملكة العربية السعودية، وتطل على 296 ميلاً بحرياً، ثم قطر ويبلغ طول ساحلها 204 أميال بحرية، والكويت 115 ميلاً بحرياً، والبحرين 68 ميلاً بحرياً، ثم عُمان 51 ميلاً. يملك العراق أقصر ساحل على الخليج العربي حيث يبلغ طول ساحله البحري 10 أميال بحرية، وهو في الوقت نفسه أقصى أقطار الخليج العربي موقعاً بالنسبة إلى مضيق هرمز[1].

---

(1) الحديثي، خليل إسماعيل، «نحو موقف عربي موحد من مضيق هرمز في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار»، مجلة المستقبل العربي، السنة التاسعة، العدد 89، بيروت، 1982، ص 63.

=




شكل 1 حدود مضيق هرمز[1]

تحدّ إيران الخليج العربي من الشمال والشرق، بينما تحده من الجنوب والجنوب الشرقي كل من عُمان والإمارات العربية المتحدة، و من الغرب والجنوب الغربي كل من المملكة العربية السعودية وقطر، وتقع كل من الكويت والعراق على أطرافه الشمالية الغربية، بينما تقع البحرين ضمن مياه الخليج العربي شمال قطر.

لطالما كان الخليج العربي، وبالتبعية مضيق هرمز يشكل أهمية حيوية بالنسبة إلى سائر البلدان المطلة على سواحله، فإن هذه الأهمية

(1) المطيردي، عبد العزيز بن راشد، مرجع سابق، ص11.

تتفـاوت مـن قُطـر إلـى آخـر، بالنسـبة إلـى العراق-الـذي لا يملـك منفـذاً بحريـاً إلــى الخليــج ســوى الأميــال العشــرة عبــر شــط العرب-أهميتــه أكثــر حيويــة مقارنــة بالسـعودية التــي تملــك ســاحلاً علــى البحــر الأحمــر يبلــغ طولــه 1020 ميــلاً بحريــاً.

أما أهميته بالنسبة إلى الكويت-التي لا تملك ساحلاً على أي بحر سوى الخليج العربي-فهي غير أهميته بالنسبة إلى عُمان التي تملك 1005 أميال بحرية على خليج عُمان بالإضافة إلى قطر والبحرين اللتين تقتصر سواحلهما على منطقة الخليج العربي.




شكل 2 أهم الجزر في مضيق هرمز[1]

(1) المطيردي، عبد العزيز بن راشد، مرجع سابق، ص15.

### ب-المنافذ البحرية لإيران

تملك إيران أطول السواحل المطلة على الخليج العربي وتبلغ 635 ميلاً بحرياً، بالإضافة إلى ذلك لديها أيضاً ساحل مطل على خليج عُمان. تقع على مدخل الخليج العربي من جهة مضيق هرمز ثلاث جزر هي جزيرة طنب الكبرى وطنب الصغرى وجزيرة أبو موسى ويطلق عليها اسم جزر هرمز لموقعها الهام والإستراتيجي في القدرة على التحكم بالملاحة في المضيق المذكور.

تقع جزيرة أبو موسى في الجانب العربي من الخط الفاصل بين الساحل الإيراني والساحل العربي على بعد نحو 50 كيلومتراً من بر شبه الجزيرة العربية و65 كيلو متراً من إيران، أما طنب الكبرى فهي أقرب إلى الساحل الإيراني منها إلى الساحل العربي حيث تقع على بعد نحو 25 كيلومتراً من قشم ونحو 65 كيلومتراً من سواحل شبه الجزيرة العربية، أما طنب الصغرى فتقع على بعد 32 كيلومتراً من جزيرة قشم ونحو 72 كيلومتراً عن برِّ شبه الجزيرة العربية[1].

تشكل الجزر الثلاث موضع نزاع قانوني بين الإمارات العربية المتحدة التي تدعي ملكيتها لهذه الجزر وإيران التي تسيطر علىها منذ عام 1971، ذلك بعد الانسحاب البريطاني مباشرة من منطقة الخليج.

---

(1) آل سعود بن سلمان، فيصل، إيران والسعودية والخليج: سياسة القوة في مرحلة إنتقالية 1968-١٩٧١م، ط 1، دار النهار للنشر، بيروت، 2006، ص 26.

### ج-النفط في الخليج العربي

يضم الخليج العربي حوالى 60 % من الاحتياط العالمي للبترول ويغطي 70 % من احتياجات العالم الغربي وحوالى 90 % من الاستهلاك الياباني ، فهو يعتبر بحق مستودعاً للنفط، وأكثر مناطق العالم خطراً[1] بفعل هذه الكمية النفطية التي يحتويها، والتي تمر عبر مضيق هرمز لتشكل الوقود الرئيسي المحرك للنسبة الأكبر من اقتصادات العالم.

## الفقرة الثانية: أهمية مضيق هرمز عبر التاريخ

منذ القدم، أي منذ ما قبل الميلاد بسبعة قرون لعب مضيق هرمز دوراً تجارياً وسياسياً هاماً كممر تجاري وبحري رابح للقوى التي تسيطر عليه، وكان موضع صراع عنيف بين قوى الاستعمار الأجنبي والقوى المحلية التي تحيط بشواطئه.

### أولاً: الأهمية التاريخية للمضيق

يتوسط المضيق شبكة من الطرق البحرية التي تصل الشرق بالغرب- تصل الهند ودول شرق آسيا في الشرق بالبحر الأبيض المتوسط ودوله في الغرب- ويشكل معبراً للقوافل التي تجتاز الخليج العربي، وشط العرب، ثم براً نحو البحر الأبيض المتوسط، ثم بواسطة

(1) اليوسفي، أمين محمد قائد، النظام القانوني للمضائق العربية، ط1، دار الحداثة، بيروت، 1988، ص 206.

السفن إلى الدول الأوروبية؛ واستمرت أهمية المضيق كممر تجاري يصل الشرق بالغرب حتى القرن الأول قبل الميلاد حينما سيطر الرومان على سوريا ومصر ونجحوا في تحويل التجارة إلى طريق البحر الأحمر[1].

### أ- المضيق في العهد الروماني والفارسي

يحدثنا التاريخ أن الحركة التجارية ما بين منطقة الخليج وإمبراطوريتي الهند والصين قد نشطت في العهد الروماني بحيث أن الإتجار بالمنتوجات الزراعية والتمور والحلي والمجوهرات والتوابل كانت مزدهرة على طول الموانئ في الخليج.

لكن مع تضعضع الإمبراطورية الرومانية، وانشطارها إلى دولتين شرقية وغربية، وبروز الإمبراطورية الفارسية الساسانية واشتداد شوكتها، حيث فرضت سيطرتها البرية والبحرية، فقد شجعت الملاحة في الخليج، وأسست موانئ بحرية وازدهرت التجارة في منطقة هرمز طوال القرون الأولى للميلاد وحتى مجيء الإسلام في القرن السابع الميلادي.

### ب- المضيق في العصر الإسلامي

مع الدولة العربية الإسلامية التي امتدت من شواطىء المحيط الأطلسي في الغرب حتى آسيا الوسطى في الشرق مروراً بالمحيط

---

(1) المطيردي، عبد العزيز بن راشد، مرجع سابق، ص13.

الهنـدي، عـاد الازدهـار إلـى منطقـة المضيـق خصوصـاً فـي فتـرة الحكـم العباسـي.

عندما أصاب الوهن الخلافة العباسية في القرن العاشر الميلادي، نشأت العديد من الحركات الانفصالية على امتداد هذه الإمبراطورية التي ارتبطت ارتباطاً اسمياً ببغداد- كانت في الواقع أقرب إلى كيانات سياسية مستقلة-واستمرت تعاني من التجزئة في القرون الثلاثة اللاحقة حتى قضى هولاكو عليها وقتل المعتصم بالله سنة 1258م، حيث كانت سلطنة هرمز إحدى الدول التي نشأت عن تقسيم الخلافة العباسية[1].

## ثانياً: مملكة هرمز قلب العالم

بالنسبة إلى مملكة هرمز ينبغي التمييز بين هرمز القديمة وهرمز الحديثة، فهرمز القديمة تقع في البر الأصلي على الساحل الشرقي للخليج العربي، وكانت من أهم وأقوى التنظيمات السياسية والتجارية في تلك الحقبة، أمّا هرمز الجديدة فقد تأسست على جزيرة هرمز في الخليج العربي.

### أ-مملكة هرمز القديمة

تأسسـت المملكـة الأولـى فـي القـرن العاشـر وأصبحـت مـع بدايـة

(1) خوري، إبراهيم، و: التدمري، أحمد جلال، سلطنة هرمز العربية: سيطرة سلطنة هرمز العربية على الخليج العربي، مج1، ط1، مركز دراسات الوثائق، الامارات، 2000، ص 289.

القـرن الحـادي عشـر مركـزاً ريادياً علـى صعيـد الاقتصـاد والتجـارة البحريـة حتـى سـقوط الدولـة العباسـية علـى يـد المغـول، فلـم تسـلم هـذه المملكـة مـن الدمـار، فتمكـن المغـول عـام 1301 مـن تدميرهـا والاسـتيلاء عليهـا بعـد غـارات متواصلـة ومسـتمرة.

هذه المملكة زارها الرحالة الإيطالي الشهير ماركو بولو عام 1292، وقدم وصفاً عنها وعن حركتها التجارية حيث ذكر «أن التجار يأتون من الهند بسفن محملة بالتوابل والأحجار الكريمة واللؤلؤ وأقمشة الحرير والذهب والعاج وبضائع أخرى كثيرة حيث يبيعونها لتجار هرمز، وهؤلاء بدورهم يحملون هذه الأشياء إلى جميع أنحاء العالم لبيعها».

### ب-مملكة هرمز الجديدة

دفعت غارات المغول المدمرة سكان مملكة هرمز إلى أن يتركوا مدينتهم في البر الأصلي إلى جزيرة قشم  وأخيراً إلى جزيرة جيرون وهو الاسم القديم لجزيرة هرمز.

أخـذت هـذه المدينـة، مـع مـرور الزمـن، تنتعـش وتسـتعيد مجـد هرمـز القديمـة، ونمـت هرمـز الجديـدة وأصبحـت عاصمـة لأكبـر تنظيـم سياسـي وتجـاري شـهدته منطقـة الخليـج العربـي، وشـملت أجـزاء مـن السـواحل الشـرقية للخليـج العربـي، وكذلـك سـواحلها الغربيـة وامتـد نفوذهـا

الإداري حتى البصرة في بعض الفترات، واستمرت حوالى مائتي عام إلى أن استولى عليها الاستعمار البرتغالي[1].

### ج- المضيق وازدهار مملكة هرمز

يعود ازدهار مملكة هرمز القديمة التي تأسست على البر الأصلي،- وأيضاً ازدهار مملكة هرمز الجديدة التي تأسست على جزيرة هرمز في المضيق-، إلى الموقع الإستراتيجي للمضيق في حركة التجارة الدولية.

هذا الازدهار والمكانة التجارية، كتب عنهما الرحالة ابن بطوطة حيث قال: «ثم سافرت من بلاد عُمان إلى بلاد هرمز، وهرمز مدينة على ساحل البحر، وتسمى أيضاً موغ أستان، وتقابلها في البحر هرمز الجديدة وبينهما في البحر ثلاثة فراسخ، ووصلنا إلى هرمز الجديدة وهي جزيرة مدينتها تسمى جرون، وهي مدينة حسنة كبيرة لها أسواق حافلة وهي فرس الهند والسند ومنها تحمل سلع الهند إلى العراقيين وفارس وخرسان»[2].

يستفيض إبن بطوطة بوصف أهل المملكة وملكهم وطريقة حياتهم وأوضاعهم الاقتصادية، حيث زارها عندما كانت في أوج انتعاشها وأعلى مراحل ازدهارها في الفترة من 1325 إلى 1349.

---

(1) خوري، إبراهيم، و: التدمري، أحمد جلال، مرجع سابق، ص13.

(2) إبن جزي، رحلة إبن بطوطة، ط3، دار صادر، بيروت، 2009، ص 159.

## ثالثاً: التنافس الدولي للسيطرة على هرمز

عندما وصل البرتغاليون مطلع القرن السادس عشر إلى منطقة الخليج العربي كانت مملكة هرمز من أهم وأقوى التنظيمات السياسية والتجارية، بحيث تسيطر على بعض المدن في سواحل عُمان والبحرين وتعج بالثروات التجارية، لذلك أصبحت هدفاً للبرتغاليين.

كانت هرمز قد ذاع صيتها وأصبح يضرب فيها المثل على الثراء، ويعرفها رجل الشارع الأوروبي باعتبارها جوهرة العالم، وأن من يمتلكها يمتلك العالم، هذه الشهرة دفعت الشاعر البريطاني المعروف جون ميلتون أن يصفها في بيت من الشعر قال فيه: إذا كان العالم مجرد خاتم فإن هرمز هي جوهرته[1].

### أ-السيطرة البرتغالية على الخليج

أدرك البرتغاليون أهمية هذه الجزيرة وأدركوا أهمية المضيق باعتباره المصدر الرئيسي لازدهارها وازدهار منطقة الخليج بشكل عام. استولى البرتغاليون على جزيرة هرمز في عام 1507 وأحكموا سيطرتهم الاقتصادية والسياسية على منطقة الخليج، وبنوا القلاع على طول الشواطئ وحصنوها، وسيطروا بشكل مطلق على خطوط الملاحة حتى عام 1622.

---

(1) العيدروس، محمد حسن، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، ط2، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، 1998، ص 16.

تعرض البرتغاليون إلى العديد من الثورات المتنقلة على امتداد الخليج العربي بالإضافة إلى المقاومة المحلية من قبل مسقط وهرمز، وكذلك حاول العثمانيون السيطرة على منطقة الخليج وحاصروا هرمز إلا أنهم عجزوا عن إسقاطها وهُزموا على يد البرتغاليين، فتركوا شؤون الخليج وأوضاعه.

لقد حاولت الدولة الصفوية في إيران أكثر من مرة السيطرة على هرمز وجردت لذلك الأساطيل لكنها لم تنجح إلا بعد التحالف مع البريطانيين الذين قرروا مقاومة البرتغاليين حتى تخلص لهم تجارة الخليج، فعقدوا حلفاً مع إيران وهاجموا هرمز – بعد أن اتفقوا على اقتسام عوائدها بينهما - وانتهت المعركة باستسلام البرتغاليين في 21 نيسان/أبريل 1622 وأقاموا وكالة لهم في كوبخ على الساحل الفارسي.

كما تولّى سلطان بن سيف اليعربي طرد البرتغاليين من مسقط في 23 كانون الثاني/يناير عام 1650 [1]. إن سقوط البرتغاليين على أيدي الفرس والبريطانيين في هرمز كان نتيجة لسلسلة من العمليات البحرية والعسكرية التي قامت بها بريطانيا على مدار سنوات عديدة وفي مناطق مختلفة على امتداد المحيط الهندي مدعومة بذلك من الهولنديين

(1) العجمي، ظافر محمد، أمن الخليج العربي: تطوره وإشكالياته في منظور العلاقات الدولية والإقليمية، سلسلة أطروحات الدكتوراه، رقم(56)، ط1، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2006، ص 69.

الذيـن هاجمـوا مواقـع عديـدة للبرتغالييـن واسـتطاعوا أن يلحقـوا الهزيمـة بهـم فـي ميـاه الخليـج.

### ب- الهولنديون يتنازعون السيطرة مع البريطانيين

شهد القرن السابع عشر سيطرة هولندية على التجارة  والطرق البحرية واتخذوا مركزاً  تجارياً لهم في بندر عباس، وأقصوا البريطانيين والفرس، واتسمت سياستهم بالعدائية، واستخدام القوة في حل النزاعات.

اندلعت صراعات عديدة بينهم وبين البريطانيين على فترات متفاوتة من القرن السابع عشر، إلا أن ذلك لم يحل دون بقائهم في الخليج وسيطرتهم على تجارة الحرير والتوابل واللؤلؤ الخليجي، لكن بعد العديد من الضربات التي وجهت إليهم من أبناء المنطقة، خرج الهولنديون من الخليج عام 1765 كقوة أساسية، لكن بقيت لهم بعض الصلات التجارية مع أبناء المنطقة.

### ج- الصراع الفرنسي البريطاني في الخليج

مع خروج الهولنديين من الخليج صفا الجو السياسي لبريطانيا صاحبة القوة والسيادة البحرية، تحركت فرنسا المنافس التقليدي لبريطانيا في محاولة أن تجد لها موقع قدم في الخليج.

إن الطموحـات الفرنسـية البحريـة فـي موانـئ الخليـج تبلـورت بعقـد

اتفاقيات مع القوى الإقليمية والمحلية، كانت تهدف إستراتيجياً إلى قطع الطريق البحري على بريطانيا الهادفة إلى السيطرة على الهند. وممّا زاد من مستوى القلق البريطاني سيطرة فرنسا بقيادة نابليون بونابرت على مصر فتوجست بريطانيا من أن يكمل نابليون طريقه من مصر إلى سوريا ثم بغداد فالبصرة فيصل إلى الخليج العربي مهدداً الطريق من الهند.

بدأت بريطانيا تتحرك ووقعت عدة اتفاقيات مع القوى المحلية خصوصاً مع سلطان مسقط وذلك في عام 1798، ثم أعقبتها معاهدة مع شاه إيران عام 1801 أكدت ميل الشاه نحو بريطانيا، ثم أقدمت بريطانيا على انتزاع جزيرة موريشوس من أيدي الفرنسيين عام 1811، بذلك أصبح واضحاً منذ أواخر العقد الأول من القرن التاسع عشر أن الإنكليز سوف تنعقد لهم السيادة البحرية في المحيط الهندي[1].

## رابعاً: بريطانيا تفرض نفسها في الخليج

فرضت المكانة التجارية للهند نفسها في صنع السياسة البريطانية في منطقة الخليج؛ فالهند أمنت الموارد البشرية للجيش البريطاني وزودت الأمبراطورية البريطانية بما تحتاجه اقتصادياً، وقد شكل الخليج ومن ضمنه مضيق هرمز المعبر الأساسي لهذه الموارد وأحد الطرق الملاحية الأهم التي تغذي الأسواق البريطانية بالسلع الضرورية.

---

(1) العجمي، ظافر محمد، مرجع سابق، ص76.

## أ-بريطانيا وشركات الهند الشرقية

أخذت السياسة البريطانية في الخليج اتجاهين: الحملات العسكرية على القوى المحلية في الخليج من جهة والاتفاقيات والمعاهدات معها من جهة أخرى، هذا ما ميّز السياسة البريطانية طوال فترة القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين.

تبقى ملاحظة هنا أن القوى البرجوازية الأوروبية قامت بتأسيس شركات الهند الشرقية لكسر الاحتكار البرتغالي لتجارة الشرق، هذه التجارة كانت تدرّ أرباحاً طائلةً على البرتغاليين الذين مارسوها من خلال شركة الهند الشرقية البرتغالية[1].

أبرز الشركات التي أنشأتها تلك البرجوازية شركة الهند الشرقية الهولندية، وهي شركة تأسست بقرارٍ من التجار الهولنديين في أمستردام عام 1529، وهي مفوضة من مجلس الأمة الهولندي عقد معاهدات مع الدول والممالك والقيام باحتلال الأراضي وبناء الحصون والقلاع واحتكار التجارة الشرقية.

تأسست أيضاً شركة الهند الشرقية البريطانية عام 1600 مع بداية الاحتلال البريطاني للهند، ولها حرية التجارة والاحتكار في الهند والمناطق المجاورة، ويقع الخليج العربي ضمن دائرة نفوذ هذه الشركة التي أقامت العديد من المقرات لها في منطقة الخليج

(1) العيدروس، محمد حسن، مرجع سابق، ص31.

وحققـت امتيازات واسعة خصوصاً بعد طـرد البرتغاليين من هـرمز.

تأسست شركة الهند الشرقية الفرنسية في عام 1604، لكنها حُلت عام 1770 لتنتهي بذلك تجارة فرنسا في الهند وتنتقل إلى الهند الصينية. أدخل التنافس بين هذه الشركات -خصوصاً منها الهولندية والبريطانية - الخليج العربي في منظومة الاقتصاد الرأسمالي الناشئ المُهيمن عليه من دول غرب أوروبا، ثم من الولايات المتحدة الأميركية فيما بعد بخاصة بعد إكتشاف البترول.

### ب- الانسحاب البريطاني من الخليج

مع بداية القرن العشرين وحتى عام 1971 بقيت بريطانيا تلعب دوراً رئيساً في منطقة الخليج العربي نتيجة لعدد من الاتفاقات والمعاهدات مع مشايخ وأمراء المنطقة، واستطاعت أن تكون القوة الوصية الوحيدة في المنطقة مع فارق بسيط هو اكتشاف النفط في الخليج. يعيد التاريخ هذه المرة إبراز دور مضيق هرمز كممر يعبره النفط باتجاه مختلف دول العالم، بعد أن كان ممراً تمر عبره السلع الأوروبية المتنوعة.

نظراً لتصاعد أهمية مضيق هرمز بسبب وجود النفط في الخليج أقدمت إيران - بقيادة الشاه رضا بهلوي، وقبل الانسحاب البريطاني عام 1971 بيوم واحد - على احتلال ثلاث جزر تقع على مدخل مضيق هرمز من جهة الخليج العربي وهي طنب الكبرى، وطنب الصغرى، وأبو موسى؛ هذه السيطرة الإيرانية نقلت المنطقة من مرحلة تحكم

القوى الخارجية بأمنها واقتصادها إلى إدارة نفسها بقواها المحلية، وجعلت مضيق هرمز تحت التحكم الإيراني.

## المبحث الثاني: الوضع القانوني لمضيق هرمز

أولت منظمة الأمم المتحدة عنايتها لوضع البحار وتنظيم شؤون الملاحة البحرية وذلك عن طريق لجنة القانون الدولي التي أنشأتها عام 1947، وبعد إنشاء الأمم المتحدة ظهرت منظمات دولية عديدة تعنى بالشؤون البحرية مثل منظمة الأمم المتحدة للتغذية والزراعة (الفاو FAO) ذات الاختصاص في موضوع الصيد، والمنظمة البحرية الدولية OMI ذات الاختصاص في موضوع الملاحة والنقل البحري.

أبدت المنظمات الإقليمية أيضاً اهتماماً في هذا المجال كالاتحاد الأوروبي، حيث لعب دوراً مهماً في توجيه العناية إلى شؤون الصيد وحماية البيئة ومكافحة التلوث وتقديم القروض لتحسين صناعة السفن[1].

بدأت حركة التدوين الشامل والمنظم لقانون البحار، ومن ضمنه المضايق الدولية في عهد عصبة الأمم، وحتى قبل ذلك من خلال آراء الفقهاء الدوليين أو من خلال معاهد وجمعيات القانون الدولي التي نشأت قبل عصبة الأمم (في القرن التاسع عشر) حيث

(1) المجذوب، محمد، القانون الدولي، ط5، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2004، ص 374.

كـانت لهـا العـديد من الآراء حـول الملاحـة في المضايق الدوليـة.

أسهم فيما بعد القضاء الدولي - خصوصاً مع قضية مضيق كورفو التي وقعت بين ألبانيا وبريطانيا عام 1946 - في وضع قواعد الملاحة في المضايق الدولية. ونشير هنا إلى أن هناك اتفاقيات دولية خاصة تهتمّ بالملاحة في بعض المضايق الخاصة كالمضايق التركية والدانماركية ومضيق ماجلان ومضيق جبل طارق، ما يهمنا هنا هو الوضع القانوني لمضيق هرمز والأحكام والقواعد القانونية المطبقة على هذا الممر المائي الإستراتيجي.

## الفقرة الأولى: التطور التاريخي لقانون البحار

يمكن إرجاع الآثار الأولى لقانون البحار إلى ثلاثة آلاف سنة قبل الميلاد، وقد تمثل ذلك في العادات والقوانين التي نشأت بين بلاد البحر الأبيض المتوسط، حيث عرف البابليون عقد القرض البحري الذي يعتبر أصل التأمين في هذا الشأن، وأخذ الفينيقيون - الذين كانوا على درجة عالية من التقدم في الملاحة والتجارة - عنهم العقد البحري وأرسوا العديد من القواعد التي تتعلق بالتجارة البحرية، التي أخذها عنهم اليونانيون فيما بعد.

### أولاً: المفاهيم المتعددة لحرية البحار

نشـأت فـي العصـور الوسـطى عناصـر القانـون البحـري بمعنـاه

الحديث نتيجة الحروب الصليبية في القرن الحادي عشر التي أدت إلى إنعاش الملاحة البحرية وازدهار التجارة البحرية، ونشأت عادات وأعراف بحرية في غرب أوروبا تم تدوينها في مجموعات بحرية أشهرها مجموعة قواعد ألبرون وقنصلية البحر ومرشد البحر.

ظهر أول تقنين بحري في العصر الحديث في عهد لويس الرابع عشر ووزيره جان بتيست كولبير عام 1681، وقد عرف باسم «أمر البحرية» الذي استمد معظم أحكامه من العادات البحرية، وبعد الثورة الفرنسية وفي العام 1807 صدر كتاب عن قواعد القانون التجاري البحري.

### أ-مبدأ حرية البحار

المحاولات لإيجاد قواعد عامة تطبق على البحار كانت دوماً صعبة وشائكة، حيث مسألة السيطرة والولاية القضائية على البحار كانت ولا تزال مسألة قوة ومسألة سياسية بالأساس؛ فالأمم البحرية الأساسية كانت تطالب بمساحات ضخمة من أعالي البحار كجزء من أراضيها وملكيتها الإقليمية.

جاء مبدأ البحار المفتوحة أو حرية البحار الذي قال به بداية الفقيه الهولندي هوغو غروسيوس في كتابه «حرية البحار» عام 1618، ليدعم ما كانت تدَّعيه بعض الدول المتقدمة وقت ذاك من السيادة على البحار، حيث بُني أساساً على مصالح الدول البحرية الأوروبية في

الاستغلال والاستكشاف التجاري لأماكن العالم المختلفة خصوصاً الشرق.

تبنّي غروسيوس لمبدأ حرية البحار جاء ليدعم حق الملاحة والتجارة الهولندية في الشرق والهند الشرقية، هذه الآراء في البحار المفتوحة لم ترق لإنكلترا التي كلفت فقهاءها بالرد عليه، فكتب الحقوقي والبرلماني الإنكليزي جون سلدن كتابه المعروف عن البحر المغلق ودافع فيه عن فكرة تملك البحار، ونشر هذا الكتاب بأمر من ملك إنكلترا عام 1636 من أجل تدعيم رأي إنكلترا في مقابل رأي غروسيوس.

على أن مبدأ حرية أعالي البحار أخذ ينتشر، وبدأ الفقهاء في القرن الثامن عشر وفي مقدمتهم الفقيه الهولندي بنكرشوك يفرقون بين البحر الإقليمي وأعالي البحار منادين بحرية الأخيرة. مع منتصف القرن التاسع عشر - وبعد أن خففت الدول من مغالاتها في الدعوة للسيادة على البحار – كان مبدأ حرية أعالي البحار قد استقر وأصبح قاعدة دولية ينص عليها القانون الدولي العام.

### ب- اتفاقية جنيف لعام 1958 ومبدأ البحار المفتوحة

سجلت اتفاقية أعالي البحار التي أقرَّتها جماعة الدول في مؤتمر جنيف سنة 1958 مبدأ البحار المفتوحة، فجاء في نص المادة الثانية بأنه « لمَّا كانت أعالي البحار مفتوحة لكل الأمم، فإنه لا يحق لأي دولة أن تحاول فرض سيادتها على أي جزء منها. وتُمارس حرية أعالي البحار

وفـق الشـروط الـواردة فـي هـذه الاتفاقيـة ووفـق مبـادئ القانـون الدولـي الأخـرى».

يضمن - مبدأ حرية أعالي البحار وفق اتفاقية جنيف لعام 1958 - حرية الملاحة، حرية الصيد، حرية مد الأسلاك البرقية والأنابيب تحت الماء، وحرية الطيران. إن حرية أعالي البحار- التي أصبحت أحد المبادئ الأساسية للقانون الدولي- كانت محدودة على اعتبار أنه يجوز للدولة الساحلية المطالبة أو اعتبار المياه الإقليمية جزءاً لا يتجزأ من ولايتها الإقليمية.

كانت الحدود البحرية في بادئ الأمر تقوم على قاعدة قذيفة المدفع التي كانت تعني أن الخط الفاصل بين أعالي البحار والمياه الإقليمية هو مدى السيطرة العسكرية التي تمارسها الدولة الساحلية. ثم راحت بعض الدول تحدد مياهها الإقليمية بعدد من الأميال البحرية تتراوح بين 3 أميال و 200 ميل بحري حتى استقر الوضع على ما هو عليه الآن أي 12 ميلاً بحرياً الذي ترافق مع التطور الذي عرفته العلوم والتكنولوجيا.

**ثانياً: تدوين قانون البحار**

بـدأت حركـة التدويـن الكلـي والعـام لقانـون البحـار فـي عهـد عصبـة الأمـم التـي دعـت إلـى مؤتمـر لهـذه الغايـة عـام 1930 إلا أن المؤتمـر فشـل بسـبب الخـلاف علـى تحديـد امتـداد البحـر الإقليمـي.

## أ-مشكلة البحر الإقليمي

بعد الحرب العالمية الثانية قامت لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة،- وبعد 7 سنوات متواصلة-، بتقديم مشروع لتقنين القواعد الخاصة بأوضاع البحار وأوصت بضرورة عقد مؤتمر دولي لهذا الغرض.

عقد مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار في جنيف في نيسان/أبريل 1958 وحضره 700 مندوب يمثلون 68 دولة[1] حيث أُقرت فيه أربع اتفاقيات:

أولاً: الاتفاقية الدولية حول المياه الإقليمية والمنطقة المجاورة.

ثانياً: الاتفاقية حول أعالي البحار.

ثالثاً: الاتفاقية حول الصيد البحري والمحافظة على الموارد البحرية الحية (البيولوجية).

رابعاً : اتفاقية الجرف القاري.

لم تستطع اتفاقية جنيف لعام 1958 من حل مشكلة امتداد البحر الإقليمي بشكل واضح إضافة إلى العديد من الثغرات والشوائب ونقاط الضعف والعيوب التي أصابت هذه الاتفاقيات.

---

(1) المجذوب، محمد، مرجع سابق، ص 375.

### ب- الدول النامية وقانون البحار

دعت الأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر ثانٍ في جنيف عام 1960، ويعود الفضل في ذلك إلى دول العالم الثالث التي تضاعف عددها في الأمم المتحدة نتيجة لموجة الاستقلال التي شهدها العالم في ستينيات القرن الماضي.

أبدت الدول النامية المستقلة حديثاً رغبة في تغيير بعض قواعد القانون البحري بحجة عدم مشاركتها في وضعه، ومن أجل تأمين أكبر استفادة لهذه الدول من ثروات البحار وعدم تفرد الدول الصناعية بهذه الميزة نتيجة تفوقها العلمي والتكنولوجي والمالي، لكن المؤتمر فشل مرة أخرى بسبب التنازع بين الدول الكبرى - التي تريد إبقاء سيطرتها على معظم المساحات الكبرى للبحار - والدول النامية الراغبة في توسيع امتيازاتها الاقتصادية البحرية.

بعد مشاورات ومحادثات متعددة تم تجديد الدعوة لعقد مؤتمر ثالث لمناقشة المسائل العالقة كالمبادئ التي تحكم أعماق البحار والمحيطات، وفعلاً عقد المؤتمر الذي عرف بالملتقى في 11 كانون الأول/ديسمبر 1973 واستمرت أعماله حتى سبتمبر/أيلول 1982.

### ثالثاً: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

جمع مؤتمر الأمم المتحدة لمناقشة وضع قانون للبحار حوالى 150 دولة مثلت كل أنحاء العالم ومختلف الأنظمة القانونية والسياسية

السائدة، وأنهى أعماله بإقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وفتح باب التوقيع عليها في مدينة مونتيغو باي (Montego bay) في دولة جمايكا (الاتفاقية تحمل اسم المدينة) في 1982/12/10 .

وقعت عليها في اليوم ذاته 119 دولة كان من بينها دول ساحلية وغير ساحلية، ودول متقدمة وأخرى نامية، وكانت مصر في مقدمة الدول العربية التي صدقت عليها في 1983/26/8، أما تصديق لبنان فتم في 1995/1/5.

دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في 1994/11/16 بعد انقضاء عام على إيداع صك التصديق الستين لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة. تتكون الاتفاقية من 320 مادة وتسعة ملاحق، وتميزت على الصعيد الدولي بعدة خصائص نشير إلى أهمها[1]:

أولاً: اعتمدت غالبية الدول أو هي في سبيل الاعتماد تشريعات وطنية تتلاءم وأحكام الاتفاقية في كل ما يتعلق بالشؤون البحرية.

ثانياً: عبرت غالبية الدول عن رغبتها في إلزام نفسها بأهداف الاتفاقية ومقاصدها، ومن الأدلة على ذلك التزامها بما نصت عليه الاتفاقية بشأن البحر الإقليمي (بعرض 12 ميلاً بحرياً)، والمنطقة المتاخمة (بمساحة 12 ميلاً بعده)، والمنطقة الاقتصادية الحصرية (بعرض 200 ميل من الساحل).

(1) المجذوب، محمد، مرجع سابق، ص377.

ثالثاً: تضمنت الاتفاقية أحكاماً محدودة لتسوية المنازعات بالطرق السلمية، خصوصاً بعد أن ازداد عدد المنازعات المتعلقة باستخدام البحار في السنوات الأخيرة مثل النزاع الليبي الأميركي حول خليج سرت ومسألة المرور عبر مضيق هرمز.

لقد عكس قانون البحار موازين القوى السائد في فترة الحرب الباردة والانقسام الحاد بين المعسكرين الرأسمالي والإشتراكي؛ حتى الفقه الدولي تأثر في آرائه حول حرية البحار بالإرادة السياسية للدول في هذا المجال.

استطاعت الأمم المتحدة مع ذلك، -عبر هذه الاتفاقية-، من تحديد حقوق الدول ومسؤولياتها في استخدامها لمحيطات العالم، ووضع مبادئ توجيهية للأعمال التجارية والبيئية وإدارة الموارد الطبيعية البحرية، وحلت هذه الاتفاقية التي أبرمت عام 1982 محل المعاهدات الأربع عام 1958. يبلغ عدد الدول التي صدقت على الاتفاقية حتى الآن 160 دولة آخرها دولة تشاد حيث قدمت صك التصديق عليها في 2009/8/14.

إن وضع البحار بأجزائها وتفرعاتها، من مياه إقليمية، ومناطق متاخمة، ومناطق اقتصادية خالصة، وجرف قاري، وبحر عام، وممرات ومضايق مائية دولية، وقنوات، وخلجان دولية، وخلجان تاريخية، وقيعان بحار، واستخدام هذه القيعان وما تحته وما فوقها من مياه،

كذلك الملاحة والصيد، والثروات الطبيعية، كل ذلك يخضع لقانون البحار بموجب اتفاقية 1982. أبرز الدول التي لم تصدق على الاتفاقية الولايات المتحدة الأميركية وإيران.

## الفقرة الثانية: التعريف بالمضيق الدولي وأنواعه وقواعد الملاحة فيه

من الصعوبة بمكان الأخذ بتعريف للمضيق الدولي مبني على مفهوم محدد أو رأي فقهي بعينه؛ فالتعريف مر بعدة مراحل اندمجت فيها المفاهيم الجغرافية مع المفاهيم القانونية والوظيفية وأحياناً أخرى انفصلت.

### أولاً: المفهوم الجغرافي للمضيق الدولي

المضيق من الناحية الجغرافية عبارة عن ممر مائي طبيعي يربط بين بحرين، بين مسطحين مائيين، يفصل منطقتين من اليابسة عن بعضهما بعضاً، بحيث إذا لم يكن موجوداً لالتصقتا، بعبارة أخرى المضيق هو قناة مائية تقع بين مساحتين كبيرتين من اليابسة انها؛ مياه تفصل إقليمين وتصل بحرين.

وفق هذا المفهوم تتكون العناصر الجغرافية للمضيق من عاملين أساسيين هما، أولاً: أن يكون المضيق جزءاً من البحر. وثانياً: أن يتم تكوينه بطريقة طبيعية أي غير منشأ صناعياً. بناءً عليه إن القنوات

التـي يحفرهـا الإنسـان وتصـل بحريـن كحالـة قنـاة السـويس تصبـح خـارج مفهـوم المضايـق الدوليـة، والمضيـق قـد يفصـل قارتيـن أو جزيرتيـن أو قـارة وجزيـرة وقـد يربـط بيـن جزءيـن مـن البحـار بصـرف النظـر عـن حجـم هـذه البحـار وسـعتها.

## ثانياً: المفهوم القانوني للمضيق الدولي

يختلف المفهوم القانوني للمضيق عن المفهوم الجغرافي بحيث أن القانون الدولي لا يوجه اهتمامه إلى المضايق إلا في حال استخدامها في الملاحة الدولية، أمّا تحديد المياه التي يتكون منها المضيق أو تلك التي يربط بينها فأمر ضروري لتحديد صفته.

يجب ألاّ يزيد عرض المضيق عن ضعف عرض البحر الإقليمي للدولة أو للدول المطلة عليه، فالمضيق الذي يزيد اتساعه عن ذلك العرض ويتوافر فيه جزء من البحر العالي على امتداده لا يعتبر من المضايق ولا ينطبق عليه نظامها، وإنما ينطبق عليه نظام البحر العالي شرط أن يكون ذلك الجزء صالحاً للملاحة الاعتيادية والآمنة، وهذا ما تقرر في مؤتمر تقنين القانون الدولي في لاهاي عام 1930 [(1)].

---

(1) خليل، محمد ناجي، وآخرون، المواصلات في الوطن العربي، ندوة فكرية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت 1985، ص 259.

## ثالثاً: المفهوم الوظيفي للمضيق الدولي

الاعتماد على المعيار الجغرافي أو القانوني أو الإثنين معاً لتعريف المضيق قد لا يكون كافياً. هناك معيار ثالث، وهو على درجة كبيرة من الأهمية هو المعيار الوظيفي أو إلغائي الذي يرتكز على استخدام المضيق في الملاحة الدولية بغض النظر عن كثافة الملاحة ودرجتها وأهميتها.

ووفقاً لهذا المعيار، المضايق التي تُستخدم للملاحة الداخلية لدولة معينة لا تعتبر مضايق دولية، كذلك الأمر بالنسبة للمضايق التي تصل بين جزءين من البحار ولا تستخدم للملاحة الدولية هي أيضاً لا يمكن أن توصف بالمضايق الدولية.

## رابعاً: الآراء المتعددة حول تحديد مفهوم المضيق الدولي

حاول بعض رجال الفقه الدولي المزج بين معيارين أو أكثر من المعايير السابقة لوضع تعريف للمضايق الدولية[1] يكون شاملًا في معناه، على غرار ما قام به لويس كافاري الذي اعتبر أن المضيق يتألف من عنصرين أساسيين؛ أولهما أن يصل المضيق بين جزءين من البحر العالي، وثانيهما أن يستخدم للملاحة البحرية[2].

واعتبر الفقيه الدولي رونارد فاراند أن المضيق هو ممر طبيعي

(1) المرجع نفسه، ص 260.

(2) المرجع نفسه، ص261.

بيـن أرضيـن ويربـط جزءيـن مـن أعالـي البحـار أو جـزءاً مـن أعالـي البحـار ببحـر إقليمـي لدولـة أجنبيـة، ويسـتخدم للملاحـة الدوليـة، ويكـون بذلـك قـد جمـع بيـن المعاييـر الثلاثـة الجغرافـي والقانونـي والوظيفـي.

### أ-آراء الفقهاء حول مفهوم المضيق الدولي

مرّ تعريف المضيق الدولي بعدة مراحل، هناك من الفقهاء من عرفه وفق المفهوم الجغرافي مثل الفقيه الفرنسي جيلبرت جيديل الذي وصفه بأنه «ممر طبيعي بين ساحلين لا يتجاوز عرضاً معيناً ويصل بين جزءين من المجالات البحرية»، بينما عرفه برول استناداً إلى المفهوم نفسه حيث قال بأن «المضيق هو تقلص ذو عرض محدود في البحر بين أرضين يربط بين بحرين لولاه لفصلتهما الأرض في ذلك المكان».

أما المدلول القانوني في تعريف المضيق الدولي حيث يصنفه بأنه ممر بحري محدود الاتساع أي لا يزيد اتساعه عن ضعف مساحة البحر الإقليمي للدولة أو الدول المطلة عليه. أخذ بهذا الرأي بعض رجال الفقه الدولي أمثال فرانسيس أوبنهايم الذي يرى أن المقصود بالمضيق الذي تنطبق عليه قواعد القانون الدولي ذلك المضيق المكون من البحار الإقليمية ويصل بين جزءين من أعالي البحار، وأخذ أيضاً الفقيه الدولي جون كولومبس بالتعريف نفسه.

### ب- تعريف محكمة العدل الدولية للمضيق الدولي

أعطت محكمة العدل الدولية تعريفاً للمضيق الدولي من خلال القرار الصادر عنها في 9 نيسان/أبريل 1949 في قضية مضيق كورفو بين ألبانيا والمملكة المتحدة[1]، وجاء في متن القرار ما هو تحديد للمضيق الدولي على أنه «ممر مائي يصل بين جزءين من أعالي البحار ويستخدم لأغراض الملاحة الدولية».

بهـذا التوضيـح لماهيـة المضيـق الدولـي تكـون المحكمـة أخـذت بمفهوميـن، المفهـوم الجغرافـي (الموصـل لجزءيـن مـن أعالـي البحـار )، والثانـي هـو اسـتخدامها فـي الملاحـة الدوليـة (المفهـوم الوظيفـي)، ولـم

(1) تتلخص القضية بأن السفن الحربية البريطانية تعرضت لقصف من القوات الألبانية المرابضة على الساحل وذلك لدى محاولتها العبور خلال القناة الشمالية للمضيق ، وفي فترة لاحقة ارتطمت بعض السفن الحربية البريطانية بألغام بحرية مزروعة في مياه الممر فأصابتها بأضرار مادية بشرية فتوترت العلاقات بين ألبانيا والمملكة المتحدة، فاعتبرت ألبانيا أن هذا الممر المائي يتكون من البحر الإقليمي الألباني الذي لا يجوز للسفن الحربية الأجنبية دخوله دون إذن مسبق منها، وبالتالي هي غير مسؤولة عن الأضرار التي أصابت السفن البريطانية. أما بريطانيا فاعتبرت أن قناة كورفو الشمالية مضيق دولي لا يجوز للدولة الساحلية أن توقف أو تعرقل الملاحة فيه، وعلى الحكومة الألبانية أن تعلن عن الأخطار الملاحية فيه، وبناء عليه فالحكومة الألبانية مسؤولة عن الأضرار المادية والمعنوية كافة التي أصابت السفن البريطانية. وقد أحيلت القضية على محكمة العدل الدولية باتفاق الطرفين .

تعـر اهتمامـاً إلـى مقـدار الاسـتخدام لهـذا المضيـق. واسـتبعدت المحكمـة مـن تعريـف المضايـق الدوليـة تلـك التـي تربـط بحـراً عاليـاً ببحـر إقليمـي وبذلـك تكـون المحكمـة قـد رجَّحـت العامـل الجغرافـي علـى العامـل الوظيفـي فـي تعريـف المضيـق الدولـي.

قررت المحكمة في النهاية أن مضيق كورفو مضيق دولي، ورفضت ادعاء إلبانيا بخرق بريطانيا لسيادتها من خلال مرور سفنها الحربية عبر المضيق دون أخذ موافقتها.

عرفت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لعام 1958، المضيق الدولي على الشكل التالي: «المضيق الدولي هو الممر المستخدم للملاحة الدولية بين جزء من البحر العالي وجزء آخر من البحر العالي أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية» وهكذا وسعت هذه الاتفاقية من تعريف المضيق الدولي ليشمل المضايق التي تربط جزءاً من البحر العالي بجزء من البحر الإقليمي، وقد وضع هذا الشرط خصيصاً مراعاة لإسرائيل ليشمل المرور عبر مضايق تيران إلى خليج العقبة.

## خامساً: أنواع المضايق الدولية

أولت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 اهتماماً واضحاً بموضوع المضايق الدولية وقد كرست لها المواد من 34 حتى 45 بحيث ميزت بين ثلاثة أنواع من المضايق.

يضم النوع الأول المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية، وتصل بين جزء من أعالي البحار ومنطقة اقتصادية خالصة (المادة 37 من قانون البحار) وتتمتع جميع السفن والسائرات في المضايق المشار إليها وفق نص المادة 37 بحق المرور العابر الذي يعني وفق الفقرة الثانية من المادة 38 العبور المتواصل السريع في المضيق.

النوع الثاني من المضايق يشمل المضايق المشكلة من جزيرة تابعة للدولة المشاطئة وبر الدولة نفس المشاطئة للمضيق مع وجود طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة باتجاه البحر من الجزيرة (الفقرة الأولى المادة 38).

يتمتع هذا المضيق بحق المرور البريء، ويكون المرور بريئاً حسب المادة 19 إذا توافرت فيه العناصر التالية: عدم الإضرار بالسلم وعدم الإضرار بحسن النظام، وعدم الإضرار بأمن الدولة الساحلية. والمرور يجب أن يكون وفقاً لقوانين الدولة الساحلية وأنظمتها والتي تضعها استناداً إلى قواعد القانون الدولي من أجل تنظيم حركة الملاحة البحرية والحفاظ على البيئة والصيد.

النوع الثالث من المضايق تلك الموجودة بين قطاع من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية، ويطبق حق المرور البريء على هذا النوع من المضايق وذلك حسب الفقرة ب من المادة 45 من قانون البحار لعام 1982.

## سادساً: تعريف المضيق الدولي وفق اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982

يمكن ملاحظة أن التعريف الذي يمكن استخراجه من أحكام الاتفاقية اعتمد معيارين أساسيين، الأول هو المعيار القانوني أي تحديد طبيعة المياه التي يصل بينها المضيق والمياه التي يتكون منها.

ميز النص بين طبيعة المياه التي يصل بينها المضيق بحيث يجب أن يصل منطقة بحرية تكون الملاحة فيها حرة (البحر العام أو المنطقة الاقتصادية الخالصة) بمنطقة لها الصفات نفسها أو ببحر إقليمي، أمّا بالنسبة إلى طبيعة المياه التي يتكون منها المضيق فنستطيع أن نفهم من خلال النص أن مياه المضيق تتكون من البحار الإقليمية للدول المشاطئة.

هذا ما يفهم ضمنياً من نص المادة 36 من اتفاقية 1982 التي استبعدت من حقل تطبيق النظام القانوني للمضايق المستخدمة في الملاحة الدولية المضايق التي يمكن عبورها بطريق آخر وذلك حسب نص المادة نفسها .

المعيار الثاني هو المعيار الوظيفي أو إلغائيُّ أي يجب أن يكون المضيق مستخدماً للملاحة الدولية، والنص لم يحدد درجة الاستخدام المطلوبة في الملاحة الدولية ولا الطابع الضروري للمضيق ليقوم النص بذلك بتوسيع تعريف المضايق الدولية ليشمل كل المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية مهما كانت درجة هذا الاستخدام

، وبذلك يكون التعريف هنا قد أخذ بالمفهوم التي قالت به محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو.

بناء على ذلك وحتى نستطيع أن نقدم تعريفاً دقيقاً للمضيق الدولي من وجهة نظر القانون الدولي لا بد من الأخذ بمعيار جغرافي أساسه أن المضيق ممر مائي طبيعي يصل بين جزءين من البحار، ومعيار وظيفي أساسه أن يكون المضيق مستخدماً للملاحة الدولية بصرف النظر عن درجة الاستخدام وكثافته. المضايق التي تصل جزءين من البحار ولا تستخدم للملاحة الدولية لا يمكن وصفها بالمضايق الدولية وذلك بسبب استخدامها في الملاحة الداخلية.

أمّا المعيار الثالث والأخير فهو المعيار القانوني الذي يقول بعدم اتساع المضيق عن ضعف مساحة البحر الإقليمي للدولة أو الدول المطلة عليه؛ فالمضيق الذي يزيد اتساعه عن ذلك ويتوافر فيه شريط من البحر العالي على امتداده، لا يعتبر من المضايق ولا ينطبق عليه نظامها إنما ينطبق عليه نظام البحر العالي شرط أن يكون ذلك الشريط صالحاً للملاحة الاعتيادية الآمنة وبالخصائص الهيدروغرافية والملاحية نفسها.

بناءً على ما تقدم المضيق الدولي هو ممر مائي طبيعي يصل بين جزءين من البحار ويستخدم للملاحة الدولية ولا يزيد اتساعه عن اتساع البحر الإقليمي للدولة أو الدول المطلة عليه.

## سابعاً: الاتفاقيات الدولية التي تحكم المضايق

يحكم المضايق الدولية نوعان من الاتفاقيات الدولية؛ هناك الاتفاقيات الدولية الخاصة التي عُقدت تحت ظروف تاريخية وسياسية معينة، وهي خاصة بمضايق معينة. وبحكم وجود هذه الاتفاقيات فإن تلك المضايق لا تخضع للقواعد العامة التي تحكم المضايق البحرية، وأهمها المضايق التركية التي تتكون من مضيق البوسفور الذي يربط البحر الأسود ببحر مرمره، ومضيق الدردنيل الذي يربط بحر مرمره بالبحر الأبيض المتوسط، كما تخضع للاتفاقيات ذاتها المضايق الدانماركية وهي ثلاثة؛ البلت الكبير، البلت الصغير والسوند، التي تربط بحر البلطيق ببحر الشمال، أمّا ثالث هذه المضايق فهو مضيق ماجلان الذي يربط المحيط الأطلسي بالمحيط الهادي. يبقى أخيراً مضيق جبل طارق الذي يربط البحر الأبيض المتوسط بالمحيط الأطلسي.

أمّا النوع الثاني من الاتفاقات التي تحكم المضايق فهي الاتفاقات الدولية العامة وأبرزها اتفاقية جنيف للبحار عام 1958، وقانون البحار العام 1982 والتي كانت موضوع التفصيل أعلاه.

## الفقرة الثالثة: القواعد القانونية للملاحة في مضيق هرمز

خرج المؤتمر الثالث لقانون البحار بعقد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 التي حددت النظام القانوني للملاحة في المضايق الدولية، بحيث يدخل ضمن هذا النظام مضيق هرمز. وقد كرست هذه الاتفاقية الجزء الثالث الذي يضم المواد من 34 حتى 45 للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية والأنظمة التي تحكمها، كما ميّزت بين أنواع ثلاثة من المضايق ونظامين للملاحة فيها، وهذا ما تم تفصيله في الفقرة السابقة.

### أولاً: الوضع القانوني لمضيق هرمز

يربط مضيق هرمز بين خليج عُمان والخليج العربي، أي أنه بين البحر العالي لخليج عُمان والبحر العالي للخليج العربي، وهذا يعني أنه يربط بين قطاعين من أعالي البحار.

بما أن عرض المضيق في بعض المناطق لا يتجاوز 24 ميلاً بحرياً وذلك يغطي البحرين الإقليميين للدولتين المتقابلتين (إيران وعُمان) ،وبالتالي لا تتوافر فيه أجزاء من البحار العالية قد تشكل ممراً بحرياً. وإذا أخذنا بفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة فإن المضيق سيربط بين المنطقة الاقتصادية الخالصة لخليج عُمان والمنطقة الاقتصادية الخالصة للخليج العربي.

عليه يمكن القول إن مضيق هرمز هو مضيق دولي يربط بين

جزءين من أعالي البحار ويستخدم للملاحة الدولية، ولا يوجد ممر بحري آخر يمكن أن يحل محله لكونه الممر البحري الوحيد لمنطقة الخليج العربي، وبذلك ينطبق عليه نص المادة 37 من قانون البحار. وبما أن الملاحة فيه غير منظمة بموجب اتفاقيات دولية خاصة فإنها تخضع لنظام المرور العابر المنصوص عليها في المواد 38 و 39 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والذي يختلف عن نظام المرور البريء والحر.

## ثانياً: نظام المرور الحر في المضايق الدولية

نظام المرور الحر خلال المضايق الدولية تطالب به عادة الدول العظمى والدول التي تعتمد على القوة البحرية كأداة إستراتيجية في حركتها الدولية إضافة إلى الدول التي تعتمد في اقتصادها على التجارة البحرية والدول التي تقع على بحار شبه مغلقة كدول الخليج العربي.

مبررات هذه الدول في المطالبة بالمرور الحر متعددة أبرزها أن المضايق الدولية تشكل جزءاً مكملاً لأعالي البحار يطبق عليها نظام الملاحة نفسه المطبق في تلك البحار، وتعتبر أن المرور الحر للسفن في المضايق لا يشكل انتقاصاً من سيادة الدول المشاطئة للمضيق.

يسمح المرور الحر للسفن والطائرات بالمرور بالحرية الكاملة دون أن يكون مقيداً بقيد السرعة والاستمرارية أو عدم التوقف، ويحق للسفينة أو الطائرة القيام بالتصرفات اللازمة كافة لممارسة حرية

الإبحـار، ولا تتقيـد السـفينة فـي المـرور الحـر إلا بالقواعـد والمعاييـر الدوليـة المتعلقـة بالتلـوث، ويجـوز لهـا إجـراء البحـوث العلميـة البحريـة.

## ثالثاً: نظام المرور البريء

المرور البريء جاء النص عليه في المواد 17، 18، 19 من اتفاقية عام 1982 لقانون البحار، والنص جاء شارحاً حق ومعنى المرور البريء في البحر الإقليمي الذي حددته المادة الثالثة من اتفاقية عام 1982 على الشكل التالي: «لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقاً لهذه الاتفاقية».

حق المرور البريء حسب المادة السابعة عشرة تتمتع به سفن جميع الدول الساحلية أو غير الساحلية خلال البحر الإقليمي، والمادة الثامنة عشرة قالت بأن المرور يجب أن يكون متواصلاً وسريعاً.

نصت المادة 19 تحت عنوان معنى المرور البريء بأن يكون المرور بريئاً ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها وأمنها، وعلى الدولة الساحلية أن لا تعوق المرور البريء في بحرها الإقليمي، وأن تعلن عن الأخطار الملاحية التي قد تواجه السفن المبحرة، وعليها أيضاً أن تعتمد القوانين والأنظمة بشأن المرور البريء وفقاً لقواعد القانون الدولي. وتتمتع السفن العامة (سفن حربية، سفن بريد ومستشفيات) والسفن الخاصة (التجارية) بحق المرور البريء.

أمّا المادة 20 من الاتفاقية فنصت أن «على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبحر طافية ورافعة علمها حيث تكون في البحر الإقليمي، ونظام المرور البريء هو حق للسفن الأجنبية وليس رخصة تمنح لها»[1].

يشكل نظام المرور البريء مطلباً تاريخياً للدول المشاطئة على المضايق الدولية لما يعطيها من قدرات على التحكم بحركة المرور، وتربط ذلك عادة بسيادتها الوطنية. وتعلل هذه الدول رأيها بأن التقدم التكنولوجي يجعل مرور بعض السفن يشكل خطراً على الدول الساحلية خصوصاً السفن الذرية والسفن الحربية وناقلات النفط العملاقة، وذلك يستوجب تعديل نظام الملاحة الدولية[2].

**رابعاً: نظام المرور العابر**

نظام المرور العابر عبر المضايق جاء النص عليه في المواد 37، 38، 39 من اتفاقية قانون البحار لعام1982، وذلك في معرض الكلام عن نظام المرور في المضايق الدولية. ويعني المرور العابر«حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد وهو العبور المتواصل السريع»، أي مرور الطائرات والسفن بأنواعها كافة -دون تمييز بين الدول- بشكل سريع ومتواصل بغرض واحد فقط هو عبور المضيق.

(1) المجذوب محمد، مرجع سابق، ص414.

(2) خليل، محمد ناجي، وآخرون، مرجع سابق، ص281.

المقصود بالمضيق تلك المساحة المائية الواقعة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة(المادة 7 من قانون البحار) ،- أمّا حدود المنطقة الاقتصادية فجاءت المادة 57 من اتفاقية البحار لتنص على أن المنطقة الاقتصادية لا تمتد إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي - .

المرور العابر هو أيضاً كالمرور البريء هو حق وليس رخصة، وعلى الدولة الساحلية أيضاً وفق المادة 44 من قانون البحار «أن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه ولا يوقف المرور العابر».

حددت المادة 39 واجبات السفن والطائرات أثناء المرور العابر على أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق وفوقه ممتنعة عن القيام بأي عمل ضد سياسة الدولة المشاطئة للمضيق، وعليها أيضاً أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً للسلامة في البحر ولمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.

الواقع أن نظام المرور العابر هو صيغة توفيقية بين نظام المرور الحر ونظام المرور البريء، وإن كان أقرب إلى نظام المرور الحر منه إلى نظام المرور البريء؛ فهو بهذا المعنى لا يصل إلى مستوى مطلق من الحرية كما هو الحال بنظام المرور الحر إذ يحد من تلك الحرية قيد

السرعة والاستمرار وعدم التوقف إلا في الحالات القاهرة[1].

عملياً فإن عبارة حرية المرور قد استبدلت بعبارة المرور العابر ثم قصُر تطبيق نظام المرور العابر على المضايق التي تربط بين جزءين من البحار العالية والمناطق الاقتصادية الخالصة[2]، واحتفظ بالمرور البريء القديم الذي لا يجوز وقفه في المضايق التي تربط جزءاً من البحار العالية بالبحر الإقليمي لدولة أخرى، والمضايق الواقعة بين جزيرة والإقليم البري للدولة ويتوافر فيها طريق في البحر العالي مماثل لطريق المضيق من حيث المواصفات الملاحية والهيدروغرافية.

**خامساً: الطبيعة القانونية لمياه مضيق هرمز**

الطبيعة القانونية لمياة مضيق هرمز يطبق عليها ما يطبق عادة على البحار من تقسيمات، فهناك جزء منها يعتبر مياهاً داخلية وآخر بحراً إقليمياً، وما يفوق البحر الإقليمي يعتبر جزءاً من البحار العالية. وبناء عليه تمارس إيران وسلطنة عُمان سيادتها على المياه الداخلية والبحر الإقليمي وفق الاتفاقيات الثنائية المعقودة بينهما ووفق قواعد القانون الدولي.

تنص الفقرة الأولى من المادة 34 حول النظام القانوني للمياه التي تشكل مضايق مستخدمة للملاحة الدولية على ما يالي: «لا يمس

(1) الحديثي، خليل اسماعيل، مرجع سابق، ص70.

(2) خليل، محمد ناجي، مرجع سابق، ص285.

نظام المرور خلال المضايق المستخدمة للملاحة الدولية المقرر في هذا الجزء في نواحٍ أخرى النظام القانوني للمياه التي تتشكل منها هذه المضايق، ولا ممارسة الدول المشاطئة للمضايق لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضها» .

حسب هذه المادة فإن نظام الملاحة المعتمد في مضيق هرمز وهو نظام المرور العابر لا يغّير من الصيغة القانونيه للمياه التي يتألف منها المضيق، يستنتج من ذلك أن تنظيم الملاحة في المضيق يقع على عاتق إيران وسلطنة عُمان.

**أ-موقف دول الخليج العربية من نظام الملاحة في المضيق**

تعددت مواقف وآراء دول الخليج العربي وإيران والولايات المتحدة من نظام الملاحة (المرور العابر) خلال مضيق هرمز، فلم تكون موحدة وتنوعت بتنوع المصالح والمواقع الجغرافية، فالدولتان المشاطئتان للمضيق وهما إيران وعُمان يطالبان بمبدأ المرور البريء في المضيق باعتبار أن هذا النظام يكفل لهما الحفاظ على أمنهما وسيادتهما ومصالحهما.

هناك اتجاه آخر مثلته البلدان الستة الأخرى المطلة على الخليج العربي، وهي المملكة العربية السعودية العراق، الإمارات العربية المتحدة، الكويت، قطر والبحرين وهي تدعو إلى اعتماد نظام المرور الحر لما يمثل هذا النظام الملاحي من قدرة يعطيها

لهـذه الـدول في استخدام المضيق بشكـل أمثل لتأمين مصالحهـا.

يستند ذلك إلى أن جميع هذه الدول باستثناء السعودية والإمارات لا تملك أي منفذ بحري سوى ذلك المطل على الخليج العربي، وبما أن الخليج بحر شبه مغلق، يتحكم فيه مضيق هرمز فإن مصالحها تقتضي اعتماد تنظيم ملاحي لا يعطي للدول المشاطئة للمضيق(إيران وعُمان) قدرة على منع اتصالها بالبحار العالية.

### ب- موقف الولايات المتحدة من نظام الملاحة في المضيق

تعتبر الولايات المتحدة الأميركية ـ وهو موقف مبدئي لديها - أن نظام المرور الحر هو الذي يجب أن يطبق عبر المضايق الدولية بشكل عام، فكيف بالأحرى مضيق هرمز وما يمثله بالنسبة إلى الاقتصاد العالمي.

يذكر هنا أن الولايات المتحدة الأميركية لم تصدق على اتفاقية قانون البحار لعام 1982 كذلك إيران، وتعتبر الولايات المتحدة الأميركية أن المرور الحر عبر المضايق الدولية يشكل عاملاً حيوياً لأمنها وأمن حلفائها، وحسب الرأي الأميركي لا يمكن فصل المرور الحر عبر المضايق الدولية عن حرية الملاحة والطيران في البحار العالية[1].

---

(1)خليل، محمد ناجي، وآخرون، مرجع سابق، ص 281.

## المبحث الثالث: المصالح الدولية في مضيق هرمز

كان الخليج قبل زمن النفط يستمد موارده الاقتصادية من صيد اللؤلؤ وتجارة الترانزيت التي كانت تحتل المحور الأول حيث القوافل كانت تعبر مضيق هرمز والخليج محملة بالبخور والحرير والتوابل التي يتم نقلها إلى أوروبا.

أدّى اكتشاف النفط في بداية القرن العشرين إلى انقلاب جذري في الواقع الاقتصادي للمنطقة التي كانت وقت ذاك تقع بمجملها تحت السيطرة البريطانية التي بدأت تتلاشى تدريجاً حتى الانسحاب الكامل منها عام 1971 مسلمةً زمام المبادرة للولايات المتحدة الأميركية.

### الفقرة الأولى: مضيق هرمز ومصالح دول الخليج العربية وإيران

تعتمد اقتصادات دول الخليج بشكل أساسي على عائدات النفط التي توفر لها إمكانية بناء مشاريع لسد الاحتياجات العامة للدولة وتلبية متطلبات المواطنين المختلفة، والمضيق كمعبر لبترول هذه الدول يشكل بالنسبة إليها مكانةً إستراتيجية واقتصادية عالية، ولكن ليست جميعها تعتمد بالنسبة عينها على المضيق في الاستيراد والتصدير.

## أولاً: الأهمية الإستراتيجية للمضيق بالنسبة

## إلى دول الخليج العربية وإيران

تعتمد دول الخليج اعتماداً عالياً على المضيق، فهناك دول تعتمد اعتماداً كلياً عليه حيث يعتبر الممر البحري الوحيد لها ووسيلة اتصالها بالبحار العالمية.

### أ-الأهمية الإستراتيجية بالنسبة إلى دول الخليج العربية

هناك دول لا تملك أي واجهات بحرية سوى تلك القائمة على سواحل الخليج العربي، وهذه الدول هي العراق(الذي يشرف على الخليج من خلال شط العرب) الكويت، البحرين وقطر؛ فهذه الدول جميعها تنعكس عليها بشكل كبير كل الأحداث صغيرها وكبيرها التي تقع في المضيق.

هناك دول تعتمد على المضيق بشكل كبير وتشمل السعودية وإيران والإمارات العربية المتحدة؛ فهذه الدول تملك واجهات بحرية أخرى غير تلك المطلة على الخليج العربي وتعتمدها في صادرتها ووارداتها ولكن يبقى الاعتماد على المضيق كبيراً جداً.

بالنسبة إلى الإمارات فإنها تملك موانئ ذات واجهة محدودة على خليج عُمان مثل ميناء خورفكان والفجيرة وهي ذات سعة محدودة وبعيدة عن الثقل السكاني ومركز النشاط الاقتصادي للدولة، في المقابل تملك الإمارات واجهة بحرية نشطة ذات مساحة جيدة تقع

علــى الخليــج العربــي، وتضــم هــذه الشــواطئ أبــرز الموانــئ نشــاطاً وحركــة كمينــاء دبــي وأبــو ظبــي والشــارقة ورأس الخيمــة.

تبقى سلطنة عُمان، وهي بالإضافة إلى إيران من الدول المشرفة على المضيق والمعنية بتنظيم حركة المرور فيه، فإنها تملك واجهة بحرية طويلة على خليج عُمان وبحر العرب، وتقع على هذه الواجهة أهم موانئها الرئيسة مثل مسقط وصلالة.

تشرف سلطنة عُمان على المضيق من خلال شبه جزيرة مسندم التابعة لها التي تفصلها عن أراضي عُمان الرئيسية مساحات من الأراضي التابعة للإمارات العربية المتحدة، لذلك فالمضيق لا يتحكم بصادراتها ووارداتها بل يمكن القول إن سلطنة عُمان هي الدولة الخليجية الوحيدة التي تتحكم بالمضيق ولا يتحكم فيها.

### ب-الأهمية الإستراتيجية بالنسبة إلى إيران

تملك إيران واجهة بحرية على بحر قزوين (بحر مغلق لا يصلها بالبحار الأخرى) ولديها واجهة بحرية أخرى على خليج عُمان وبحر العرب، لكن هذه الواجهة تقع في أقصى الطرف الجنوبي الشرقي للبلاد وبعيدة عن مراكز النشاط الاقتصادي في الغرب والشمال والشمال الغربي حيث تقع أبرز المدن مثل العاصمة طهران وعبدان وقم وغيرها.

أما الواجهة الإيرانية البحرية الحيوية فهي تلك المطلة على الخليج العربي وفيها أهم الموانئ لتصدير البترول كميناء عبدان وخرج، وقد اعتمدت الدولة بشكل كبير على مضيق هرمز في صادراتها ووارداتها.

## ثانياً: الأهمية الاقتصادية للمضيق بالنسبة إلى دول الخليج العربية وإيران

يمثل مضيق هرمز أبرز ممر مائي بحري لنقل النفط الخام في العالم فهو يشهد تدفق حوالى 174 مليون برميل يومياً ما يشكل نسبته تقريباً 40 % من تجارة النفط العالمية وما يوازي أيضاً 90 % من إجمالي صادرات النفط من الدول المطلة على الخليج العربي[1].

### أ-الأهمية الاقتصادية بالنسبة إلى الدول العربية في الخليج

تُصَدر السعودية عبر مضيق هرمز ستة ملايين برميل يومياً ما يوازي 88 % من صادراتها النفطية،والعراق 16 مليون برميل أي ما نسبته 89 % من صادراته النفطية، الإمارات العربية المتحدة 23 مليون برميل ما يوازي 99 % من صادراتها النفطية، الكويت 17 مليون برميل أي ما يساوي 100 % من صادراتها النفطية، قطر 700 ألف برميل أي أيضاً ما يساوي 100 % من قيمة صادراتها النفطية، البحرين التي تصدر

(1) Cordesman, Anthony H, Irian, Oil, and the Strait of Hormuz, Center for Strategic and International Studies, Wshington DC, 2007, P2.

مشتقاتها النفطية كافة عبره حيث بلغت عام 2005 حوالى 188 ألف مليون برميل يومياً .

ونشير هنا إلى أن النفط العربي يتميز بعدة مميزات أهمها سهولة العثور عليه، وقلة تكاليف تطويره وإنتاجه ووفرة إنتاج آباره وموقعه الإستراتيجي بالنسبة إلى البلدان المستهلكة خصوصاً في أوروبا الغربية لا سيما قربه النسبي من مركز الاستيراد والاستهلاك الرئيسي له وهو أوروبا الغربية[1] وهذا ما يجعل الطلب عليه مرتفعاً في معظم دول العالم.

يعتبر المضيق الممر الأساسي لواردات دول الخليج العربي لا سيما تلك الواردات القادمة من الصين واليابان وكوريا الجنوبية وسنغافورة وتايوان، حيث تمر منه حمولات شحن تبلغ 29 مليار طن سنوياً وتشكل شحنات السلع الأولية كالحبوب وخام الحديد والإسمنت 22 % من الشحنات المارة عبر المضيق، وتمثل تجارة الحاويات التي تنقل السلع الصناعية إلى دول الخليج نحو 20 % من هذه الشحنات.

**ب- الأهمية الاقتصادية بالنسبة إلى إيران**

بالنسبة إلى إيران بلغت صادراتها النفطية 2.5 مليون برميل يومياً،

(1) سليمان، عاطف، الثروة النفطية ودورها العربي: الدور السياسي والاقتصادي للنفط العربي، ط1، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2009، ص 56.

90 % منهـا يمـر عبـر مضيـق هرمـز حيـث تعبـر يوميـاً عشـرات ناقـلات النفـط التـي تتجـه بمعظمهـا نحـو آسـيا ودول أوروبـا الغربيـة بحيـث يسـتورد الاتحـاد الأوروبـي مانسـبته 18 % والصيـن 22 % واليابـان 14 % والهنـد 13 % وكوريـا الجنوبيـة 10 % بالإضافـة إلـى عـدد مـن الـدول الأسـيوية التـي تعتمـد علـى النفـط الإيرانـي بنسـب متفاوتـة.

## ثالثاً: ازدياد أهمية المضيق في المستقبل

تزداد أهمية الخليج الإستراتيجية عظمةً عاماً بعد عام نظراً للتوقعات حول زيادة الإنتاج المفترضة. فقد وصل الإنتاج النفطي عام 2010 إلى 283 مليون برميل يومياً وسيبلغ حوالى 368 مليون برميل يومياً عام 2020 بعد أن كان 18.7 مليون برميل عام 1990 [1] .

تشير جميع الإحصاءات أن الطلب على النفط سيزداد في الأعوام القادمة نظراً للتطورات والحاجات المتسارعة والتطور التكنولوجي لمختلف الدول، وخصوصاً دول المركز الرأسمالي وعلى رأسها الولايات المتحدة.

يؤشـر ذلـك إلـى أن الخليـج الـذي يضـم أكثـر مـن نصـف احتياطـي العالـم مـن النفـط سـيكون موضـع اهتمـام هـذه الـدول، وبالتالـي سـيكون مضيـق هرمـز الممـر الجغرافـي الوحيـد لهـذا النفـط محـل عنايـة كبيـرة لهـذه الـدول ودول الخليـج الأخـرى وخصوصـاً إيـران الدولـة التـي تهـدد دومـاً

(1) Cordesman, Anthony H, op. cit. P. 3.

باغلاق المضيق في حال تعرضها لضربة عسكرية أميركية على خلفية برنامجها النووي السلمي.

## الفقرة الثانية: سياسة الولايات المتحدة في الحفاظ على مصالحها في الخليج ومضيق هرمز

يعود أقدم اهتمام للأميركيين بالخليج العربي إلى الربع الأول من القرن التاسع عشر عندما أقام تجار أميركيون علاقات مع مسقط[1].

كانت المصالح الأميركية تجارية محضة ولكن المُلفت أن أحد الضباط الأميركيين ويُدعى ألفرد ماهان (زار مسقط عام 1867) وهو أدميرال بحري وإستراتيجي كبير قال إنّ أهم منطقة في العالم هي الشرق الأوسط، وكان يسميه وسط آسيا، والسيطرة عليه تتطلب قوة بحرية عظيمة وما من طريقة لتحقيق ذلك إلا عندما تسيطر على الخليج العربي[2].

مع التطورات التكنولوجية التي جعلت السفن البحرية تستعمل النفط بدل الفحم، ومع اكتشاف هذه المادة في الخليج وحاجة الولايات المتحدة إليها، كل ذلك أخرج الولايات المتحدة من عزلتها الدولية فراحت تعمل على فرض نفسها من خلال شركات النفط في الخليج،- كدولة مشاركة بشكل فعال في صياغة الأحداث العالمية

(1) العجمي، ظافر محمد، مرجع سابق، ص166.

(2) المرجع نفسه ص 167.

متخـــذة الطابـــع الاقتصـــادي للهيمنـــة ومحركـــة الشـــركات الأميركيـــة لبـــدء العمـــل فـــي منطقـــة الخليـــج.

ترافق ذلك كله مع الحرب العالمية الأولى بحيث نستطيع الملاحظة هنا أن صنّاع السياسة الأميركية رفضوا رفضاً قاطعاً أي دور سياسي للولايات المتحدة في المنطقة وذلك من عام 1850 إلى العام [1]1930.

## أولاً: الوضع الإقليمي والدولي لمنطقة الخليج بعد اكتشاف النفط

أعطى اكتشاف النفط مضيق هرمز بُعداً جديداً في إستراتيجيات إيران والولايات المتحدة الأميركية والدول العربية التي تطل على الخليج العربي، وأعاد رسم السياسات الدولية بما يتلاءم وأماكن تواجده.

### أ-الولايات المتحدة وإيران أثناء حكم الشاه

دفعـت أهميـة النفـط فـي الاقتصـاد الدولـي إيـران فـي عهـد الشـاه رضـا بهلـوي لتبسـط سـيطرتها علـى جُـزر أبـو موسـى، وطنـب الكبـرى، وطنـب الصغـرى، التـي تقـع عنـد مدخـل المضيـق مـن جهـة الخليـج العربـي وتتحكـم بجميـع السـفن الخارجـة والداخلـة إليـه، هـذه السـيطرة قايضهـا

(1) Mraz, Jerry l. MaJ, Dual Containment, US Policy in Persian Gulf and Recommendation for the Future, Air Command and Staff College, Washington 1997, .p4

الشـاه نفسـه علـى مطالبـه المسـتمرة بالسـيطرة علـى البحريـن كجـزء مـن الأراضـي التاريخيـة لإيـران، وذلـك فـي خضـم المفاوضـات الإيرانية-البريطانيـة قبـل أشـهر مـن الانسـحاب البريطانـي.

قاد اكتشاف النفط في منطقة الخليج الولايات المتحدة الأميركية إلى تكثيف حركتها وتعزيز وجودها في المحيط الهندي، ثم أقدمت فيما بعد على بناء قواعد عسكرية ثابتة لها في الدول العربية الخليجية .

قامت إيران في فترة الشاه بدور شرطي الخليج، وكانت من أشد الحلفاء للولايات المتحدة في المنطقة في مواجهة المد الشيوعي، ولم يكن هناك حاجة لوجود عسكري أميركي مباشر في المنطقة طالما أن إيران الشاه تضبط الإيقاع الأمني والعسكري للمنطقة وذلك من خلال تأمين النفط اللازم والضروري للاقتصاد الأميركي وحلفائه الأوروبيين.

**ب- الولايات المتحدة وإيران بعد انتصار الثورة الإسلامية**

مع انتصار الثورة الإسلامية في إيران وانقلاب الموقع الإيراني من حليف للولايات المتحدة الأميركية إلى عدو لها، أخذت الإدارة الأميركية تبحث عن وسائل ضغط على النظام الجديد في إيران فكانت الحرب الحرب العراقية الإيرانية (1980-1988) التي برزت أثناءها الأهمية الإستراتيجية لمضيق هرمز خصوصاً في الفترة التي أطلق عليها حرب ناقلات النفط.

زرعت إيران بعض الألغام البحرية في المضيق لتعيق الحركة عبره مما دفع بالولايات المتحدة أن تعمل مباشرة على تأمين حركة المرور لناقلات النفط عبر المضيق، وقامت برفع علمها على سفن دول خليجية كي تتجنب هجوماً إيرانياً عليها.

بعد انهيار الاتحاد السوفياتي، ومع التغيير الشامل في النظام العالمي، راحت الولايات المتحدة تتدخل بشكل مباشر في منطقة الخليج حيث قادت تحالفاً دولياً عامي 1990--1991 لإخراج القوات العراقية من الكويت، هذه الحرب التي تمت بموافقة المجتمع الدولي ومجلس الأمن قابلها عام 2003 احتلال أميركي مباشر للعراق بحجة امتلاكه أسلحة دمار شامل.

عملت الولايات المتحدة خصوصاً بعد انهيار الاتحاد السوفياتي (1991-1992) على إنشاء قواعد عسكرية في معظم الدول الحليفة لها التي تشرف على الخليج العربي، ذلك من أجل تأمين إمدادات النفط،- لها ولحلفائها-، التي تعبر مضيق هرمز؛ فأهمية المضيق تأتي أيضاً ممّا يختزنه الخليج العربي من النفط الذي يشحن عبره إلى مصانع مختلف دول العالم وعلى رأسها الولايات المتحدة واليابان الدول الأوروبية بالإضافة إلى الصين.

## ثانياً: الأهمية الاقتصادية للخليج العربي

يحتوي الخليج العربي على60 % من احتياط النفط في العالم،

وتنتج دول الخليج ما يقارب 30 % من الإنتاج العالمي حسب دراسة قدمها أنتوني كوردسمان في مركز الدراسات الإستراتيجية والدولية في واشنطن عام 2007[1]. مع الإشارة أن الاحتياط النفطي قابل للازدياد بسبب اكتشاف آبار نفطية جديدة وكذلك الإنتاج الذي بدوره يخضع لحركة العرض والطلب التي تتحكم بواقع الأسعار والأسواق في الاقتصاد الرأسمالي.

يتدفق حوالى90 % من الإنتاج النفطي لدول الخليج الثماني (إيران، العراق، السعودية، الإمارات العربية المتحدة، البحرين، قطر، الكويت، وسلطنة عُمان) عبر مضيق هرمز الممر الأساسي والضروري لجميع صادرات هذه الدول، إذ يعبره يومياً 174 مليون برميل من النفط بواسطة ناقلات ضخمة، ليشكل مصدر الطاقة الرئيسي للصناعة الغربية، إضافة إلى ذلك تعتمد معظم دول الخليج على مضيق هرمز لاستيراد معظم احتياجاتها ليشكل عنق الزجاجة لهذه الدول.

إلى جانب النفط تختزن منطقة الخليج كميات هائلة من الغاز الطبيعي تقدر بنحو 45 % من احتياط الغاز في العالم.

## ثالثاً: تحديد المصالح الأميركية في منطقة الخليج

بقيت مصالح الولايات المتحدة نسبياً ثابتة من العام 1946 حتى العام 1989، وتتضمن ثلاثة أهداف رئيسة: احتواء الاتحاد السوفياتي

(1) Cordesman, Anthony H, op. cit. p. 2.

،والحفـاظ علـى أمـن إسـرائيل، وتأميـن إمـدادات النفـط. وخـلال الفتـرة نفسـها أي فتـرة الحـرب البـاردة حصلـت حـروب وثـورات وتغييـرات فـي منطقة الشـرق الأوسـط والخليـج دفعـت الولايـات المتحـدة إلـى دراسـتها وتكويـن رؤى وأراء حولهـا سـتكون مفيـدة لهـا لكيفيـة التعامـل مـع المنطقـة بعـد انتهـاء الحـرب البـاردة.

**رابعاً: الحظر النفطي عام 1973 وانعكاساته على الولايات المتحدة**

أبرز الأحداث التي كان لها وقع على السياسة الأميركية، كانت حرب 1973 التي بموجبها قررت دول الخليج العربي القيام بفرض حظر نفطي على الولايات المتحدة والدول الغربية المساندة لإسرائيل، هذا الحظر شكل ضربة مؤلمة لها، وكان أثرها كبيراً داخل الولايات المتحدة وأربك الرئيس الأميركي ريتشارد نيكسون وإدارته في إدارة البلاد وانحدر النمو الاقتصادي الأميركي حتى وصل إلى 7 % بفعل المقاطعة النفطية العربية.

ظهـر السـخط فـي أنحـاء البـلاد كافـة حتـى كاد يصـل إلـى حـد فـرض الأحـكام العرفيـة وأغلـق سـائقو الشـاحنات المتضـررون مـن ارتفـاع أسـعار الوقـود الطـرق السـريعة التـي أعيـد فتحهـا بالقـوة. والأخطـر مـن كل ذلـك أن انقطـاع نفـط الخليـج عـن الولايـات المتحـدة دفـع بالداخـل الأميركـي إلـى إحيـاء نعـرات الحـرب الأهليـة، فهـدد حـكام ولايـات لويزيانـا وأوكلاهومـا وتكسـاس بقطـع إمـدادات النفـط عـن ولايـات أخـرى فـي الشـمال بحجـة

أن هـذه الولايـات كانـت تفـرض قيـوداً لمصلحـة البيئـة تمنـع بنـاء مصافـي النفـط علـى أراضيهـا[1].

أقدمت الولايات المتحدة الأميركية والغرب- بعد حرب تشرين الأول/أكتوبر 1973، إلى إطلاق التهديدات الصريحه والمبطنة، تبدأ بتدبير الاضطرابات ونشر الفوضى من أجل إزاحة الحكومات المناوئة للغرب وتحريض إيران أو إسرائيل على القيام بعمل عسكري ضخم في الخليج. ووصلت التهديدات إلى حد التهديد بالاحتلال العسكري المباشر وإدارة المنشات النفطية.

## خامساً: التغييرات التي طرأت على سياسة الولايات المتحدة بعد حظر النفط

أوقفت الدول العربية المقاطعة النفطية في 17 آذار/مارس1974 وأعادت الأمور إلى ما كانت عليه قبل هذا التاريخ، ولكن هذه الأزمة دفعت الولايات المتحدة إلى تعديل تكتيكي ألبس سياستها الخارجية ديناميكية أكبر محدّدةً هدفاً محورياً لها هو تأمين وصول نفط الخليج إلى الولايات المتحدة، وراحت تعمل على تحقيق مجموعة من الإستراتيجيات تخدم هذا الهدف المحوري ألا وهي[2]:

(1) العجمي، ظافر محمد، مرجع سابق، ص377.

(2) بسيوني، درية شفيق، الإستراتيجية الأميركية في الخليج العربي، الثوابت والمتغيرات، مجلة الفكر الإستراتيجي العربي، العدد41، بيروت، 2007، ص89 – 106.

الأول: عدم تمكين الاتحاد السوفياتي من إحراز تفوق عسكري في المحيط الهندي حتى لا يميل الميزان الإستراتيجي العالمي في غير مصلحة الولايات المتحدة والتحالف الغربي عموماً، وفي سبيل ذلك حلت الولايات المتحدة محل بريطانيا في قاعدة دييغو غارسيا التي تعتبر أهم جزر المحيط الهندي بالمقياس الإستراتيجي.

الثاني: اجتذاب الفوائض المالية التي حصلت عليها دول الخليج بفعل الصادرات النفطية التي تضاعفت عدة مرات بعد حرب تشرين الأول/أكتوبر-1973 في هيئة مبيعات أسلحة لتلك الدول - حتى أن هذه المبيعات قفزت من 157 مليون دولار في العام 1970 إلى 6 مليارات في العام 1977، وما ترافق مع ذلك في زيادة عدد المستشارين الأميركيين العسكريين في الخليج خلافاً للخطط السابقة.

الثالث: الإبقاء على مضيق هرمز بعيداً عن أي تهديد ضماناً لتدفق الإمدادات النفطية عبر المحيط الهندي أو حول طريق رأس الرجاء الصالح في طريقها إلى الغرب، خصوصاً بعد أن ارتفعت الواردات الأميركية من النفط الخليجي من 204 ملايين برميل عام 1973 إلى 409 ملايين برميل يومياً في العام 1976.

## سادساً: مبدأ كارتر

يعتبر سقوط شاه إيران وانتصار الثورة الإسلامية الإيرانية المعادية للولايات المتحدة من أبرز العوامل التي أسهمت في التحوّل الإستراتيجي للسياسة الأميركية في منطقة الخليج، ومثّل ذلك ضربة في القلب للمصالح الإستراتيجية الأميركية.

ازدادت الأمور صعوبةً مع الغزو السوفياتي لأفغانستان عام 1979 الذي فُسر على أنه محاولة للسيطرة على نفط الخليج، والذي نظر إليه الإستراتيجيون الأميركيون بأنه محاولة سوفياتية للوصول إلى المحيط الهندي.

كان هذا الغزو بمثابة الدافع لظهور مبدأ كارتر ليحل محل مبدأ نيكسون الذي قال به عام 1969 والذي يدعو إلى عدم التدخل المباشر من قبل الولايات المتحدة الأميركية في المشكلات العالمية وعزوفها عن تقديم المال والرجال والسلاح بشكل مباشر للحفاظ على الأوضاع الدولية القائمة؛ فعلى كل دولة أن تقوم بالدفاع عن نفسها بنفسها ثم تأتي المساعدة الأميركية بعد ذلك.

بمعنى أن مبدأ نيكسون هو في أساسه رفض للتدخل العسكري المباشر مع الحفاظ على المصالح الأميركية الاقتصادية من خلال دعم الأنظمة والدول الحليفة والصديقة التي تقوم بحماية تلك المصالح.

أمّا مبدأ كارتر الذي حل محل مبدأ نيكسون والذي ولد على أثر

غـزو السـوفيات لأفغانسـتان فقـد عبـر عنـه الرئيـس الأميركـي جيمـي كارتـر فـي رسـالته السـنوية إلـى الكونغـرس فـي 23 كانـون الثاني/ينايـر1980 والتـي يشـرح فيهـا رئيـس البـلاد أوضـاع الاتحـاد، فـي هـذه الرسـالة قـال كارتـر عـن الخليـج العربـي إنّ أيَّـة محاولـة تقـوم بهـا قـوة خارجيـة للسـيطرة عليـه سـيعتبر هجومـاً ضـد المصالـح الحيويـة الأميركيـة وسـنرد عليـه بـكل الوسـائل الضروريـة بمـا فيهـا اسـتخدام القـوة المسـلحة.

لقد تبلورت في الولايات المتحدة مجموعة من الأفكار المتشددة أتت بعد انقطاع النفط نتيجة حرب 1973 بين العرب وإسرائيل تدعو بمعظمها إلى التدخل المباشر لحفظ مصالحها في المنطقة، واقتنعت الإدارة الأميركية بضرورة تكثيف حضورها العسكري في الخليج للحفاظ على مصالحها النفطية وراحت تعمل للضغط على الاتحاد السوفياتي ليخرج من أفغانستان الذي شكل دخوله إليها فرصة لها لتعيد تقييم سياستها نهائياً في المنطقة ودفن مبدأ نيكسون إلى الأبد وإحلال مبدأ كارتر مكانه.

## سابعاً: نفط الخليج والولايات المتحدة الأميركية

مع انتهاء الحرب الباردة وانهيار الاتحاد السوفياتي وجدت حالة من الفراغ السياسي في مختلف بقاع العالم عملت على ملئه  قوىً إقليمية تمثلت في منطقة الخليج بإيران والعراق اللتين اتبعَّت الولايات المتحدة تجاههما سياسة الاحتواء المزدوج.

### أ-الولايات المتحدة تأخذ مكان بريطانيا في الخليج

أخذت الولايات المتحدة مكان بريطانيا في أوائل السبعينيات وعملت على دعم النظام الملكي في إيران ضد النظام الاشتراكي المعادي للغرب في العراق. لكن حساباتها تغيرت تغيراً جذرياً مع سقوط الشاه وظهور الجمهورية الإسلامية في إيران.

أثناء الحرب العراقية الإيرانية قام مجلس التعاون لدول الخليج العربية (السعودية، الإمارات، الكويت، قطر، عُمان، البحرين) بتأييد العراق ودعمه. بقي الهم الرئيسي للسياسة الأميركية في تلك الفترة هو الحفاظ على إمدادات النفط التي تمر عبر مضيق هرمز.

مع اجتياح العراق للكويت عام 1990 قامت الولايات المتحدة بقيادة تحالف دولي لإخراج العراق من الكويت في عملية أطلق عليها اسم عاصفة الصحراء كان من نتائجها أن أبقت الولايات المتحدة الأميركية قواعد عسكرية كبيرة من حيث الحجم في منطقة الخليج العربي، وفي العام 2003 قامت الولايات المتحدة باحتلال العراق على خلفية إدعائها بامتلاكه أسلحة دمار شامل فتحول الخليج إلى بحيرة أميركية.

تثبت السياسة الأميركية في الخليج بأن النفط هو العنصر الأساسي الذي يحكم المصالح الإستراتيجية الأميركية بحيث تعمل هذه السياسة ضمن بندين:

البند الأول هو الحفاظ على أمن منابع النفط في الخليج وضمان سيطرتها عليها، لذلك تسخّر الولايات المتحدة مجموعة من الوسائل إضافة إلى تكتيكات معينة وأهداف قصيرة المدى تعمل جميعها على شكل منظومة سياسية ترفع لها شعارات وترسم لها مبادئ وتأخذ شكل الكتلة السياسية التي تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال الإداري، وهي في الحقيقة تعمل على إيقاع الترغيب والترهيب الأميركيين.

البند الثاني هو الحفاظ على أمن الممر المائي والتجاري الوحيد ألا وهو مضيق هرمز، ومواجهة أي محاولة لزعزعة الأمن والاستقرار فيه عبر تحركات بحرية للأساطيل الأميركية في المحيط الهندي حتى مياه الخليج العربي، وذلك عبر نشر القواعد العسكرية الأميركية في معظم دول مجلس التعاون الخليجي. على قاعدة دعم أنظمة الحكم في هذه الدول ومواجهة أي تهديد محتمل لسلامة أراضيها من العراق أو إيران.

### ب- الولايات المتحدة وضمان أسعار النفط

يبقى نفط الخليج إحدى المصالح الحيوية الرئيسة بالنسبة إلى الولايات المتحدة، ومن المرجح أن يبقى كذلك لعدة عقود قادمة، والمقصود بالمصالح الحيوية تلك المصالح التي تستدعي خوض حربٍ دفاعاً عنها (1).

---

(1) لونج، ديفيد، وآخرون، أمن الخليج العربي في القرن الحادي والعشرين، ط1، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، أبوظبي، 1998، ص 99.

تستورد الولايات المتحدة 11 % من النفط الذي يمر عبر مضيق هرمز، و تستورد أوروبا نحو61 % من النفط الذي يعبر المضيق، واليابان 12 % والصين 7 % ويتجه نحو 4 % إلى افريقيا و1 % إلى دول أميركية جنوبية و39 % إلى أسيا وأستراليا[1].

معظم الدول التي يذهب إليها النفط العابر للمضيق هي دول حليفة للولايات المتحدة الأميركية، فمصلحتها تقتضي الإبقاء على تأمين إمدادات النفط لها ولحلفائها والحيلولة دون قيام أيَّة قوة معارضة لها بالسيطرة على منابعه أو التحكم بها وبطرق نقلها؛ إنّ السيطرة ووضع اليد على نفط الخليج، على أهميته، ليس هو بالعملية الكافية للاستفادة من استعماله بل الأهم هو نقله وإيصاله إلى المستهلك، وهذا ما تدركه جيداً الولايات المتحدة الأميركية.

تعمل الإدارة الأميركية على إبقاء أسعار النفط في حدود معقولة للحفاظ على استقرار أسواق البورصة العالمية، لذلك تبذل جهداً متزايداً يهدف إلى ضمان استقرار أنظمة الحكم القائمة في الدول العربية الخليجية الحليفة لها، وتبرز المصلحة الأميركية في ترويج ودعم الشركات الأميركية العملاقة المنقّبة عن النفط وتأمين عقود

(1) Saxton, Jim, The Strait of Hormuz and the Threat of an Oil Shock, Joint Economic Committee, 2007, Washington, p6.

مريحة وطويلة الأجل لها، ووضعها في موقع متقدم،- بالنسبة إلى أنظمة الخليج-، على منافساتها خصوصاً الشركات الأوروبية.

تدفع الولايات المتحدة دول الخليج إلى استثمار عائداتها النفطية في الأسواق الأميركية، وتعمل حالياً مصانع الأسلحة الأميركية بنشاط كبير لتلبية طلبات هذه الدول من الأسلحة الأميركية المتطورة التي من المفترض أن تظل صادراتها - التي بلغت عشرات مليارات الدولارات - تتدفق على الخليج في حجم كبير ولفترة طويلة من الزمن.

## المبحث الرابع: إغلاق المضيق والخيارات البديلة

تتوجه عشرات ناقلات النفط الفارغة يومياً إلى الخليج العربي عبر مضيق هرمز آتية من مختلف دول آسيا وأوروبا الغربية والولايات المتحدة ثم تُملأ بالنفط الخام لتعود أيضاً عبر المضيق لتعبر المحيط الهندي، ومن هناك تتفرق تلك السفن باتجاه آسيا أو عبر رأس الرجاء الصالح فمضيق جبل طارق ثم أوروبا، أو تتجه من رأس الرجاء الصالح إلى الولايات المتحدة الأميركية، في حين يتجه بعضها نحو البحر الأحمر ليعبر قناة السويس وصولاً إلى البحر الأبيض المتوسط ودوله الأوروبية والآسيوية والإفريقية.

### الفقرة الأولى: أشكال الإغلاق للمضيق وانعكاساته الدولية

تحتل الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز مكانة عالية ودرجة

متقدمـة علـى الصعيـد الدولـي خصوصـاً وأن التقييـم الاقتصـادي لمنطقـة الخليـج يـزداد ويؤكـد علـى الحاجـة الدوليـة والاهتمـام الدولـي بالمنطقـة؛ فأهميـة المضيـق تبـرز وتـزداد كلمـا بـرزت وازدادت أهميـة الخليـج العربـي للاقتصـاد الدولـي.

يمثل المضيق الممر التجاري الوحيد لدول الخليج، وإغلاقه يؤدي إلى اعتبار الخليج العربي بحراً مغلقاً لا اتصال له بالبحار العامة، وتشير التقديرات الاقتصادية إلى أن منطقة الخليج العربي تعوم فوق محيط نفطي يحوي أكثر من 730 مليار برميل من النفط الخام.

تبلغ إمدادات النفط عبر المضيق حوالى 40 % من إجمالي النفط المتداول عالمياً، وتصدر دول الخليج 90 % من نفطها عبر المضيق فالسعودية تصدر حوالى 88 % من نفطها عبره و98 % للعراق و99 % للإمارات العربية المتحدة و100 % لقطر والكويت والبحرين و90 % لإيران.

## أولاً: المقصود من إغلاق المضيق

تسلك جميع السفن الداخلة إلى الخليج الخط البحري المحدد من قبل ألامكو، - وهي المنظمة البحرية الاستشارية بين الحكومات التي حددت ممرين للملاحة في المضيق، - وهو الخط الموازي للساحل الإيراني-، وعند الخروج تسلك الخط الموازي للساحل العُماني المحدد أيضاً من قبل ألامكو.

عندمـا يتـم الـكلام عـن إغـلاق المضيـق مـن قبـل إيـران المقصـود بـه

إغــلاق 4.5 مــن الأميــال البحريــة المخصصــة للســفن الداخلــة إلــى الخليــج، وبالتالــي، وبشــكل تلقائــي، ســيغلق القســم الآخــر؛ فالتهديــد بالإغــلاق وممارســتة جزئيــاً حــدث إبــان الحــرب العراقيــة الإيرانيــة حيــث أقدمــت إيــران فــي ثمانينيــات القــرن الماضــي علــى إغلاقــه أمــام الســفن العراقيــة منــذ بدايــة الحــرب.

تعالت التهديدات الإيرانية إبان تلك الحرب بإغلاق المضيق أمام جميع السفن إذا ما تعرضت منشآتها النفطية لأي عمل عسكري، أو إذا دخلت أي دولة من دول الخليج الحرب إلى جانب العراق.

في أثناء الحرب نفسها وقع ما يعرف بحرب الناقلات التي بموجبها دمرت العديد من ناقلات النفط التابعة لمختلف دول العالم وكادت تدفع بالولايات المتحدة للدخول مباشرة في مواجهة عسكرية مع إيران خصوصاً مع إسقاط الطائرة المدنية الإيرانية في 3 تموز/يوليو1988 بصاروخ من نوع ستنغر من على ظهر السفينة الأميركية فنسينس ومقتل جميع ركابها البالغ عددهم 290 راكباً.

أقلقت تلك الأحداث العالم وأبرزت الاهتمام الشديد بهذا المرفأ البحري الدولي وشريان النفط للعالم الصناعي، وأخيراً تصاعدت التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز في حال تعرضها لأي عمل عسكري من جانب الولايات المتحدة على خلفية برنامجها النووي.

## ثانياً: الممرات المائية في المضيق

يضم المضيق العديد من الجزر أبرزها تلك الواقعة على الجانب الإيراني منه، وهي جزيرة قشم، لاراك، هنجام، وجزيرة هرمز، أما مجموعة الجزر التي تقع على الجانب العُماني فهي مسندم، جزيرة سلامة وبناتها، وجزيرة الغنم، كما أن هناك مجموعة من الجزر الصغيرة التي يتجاوز ارتفاعها عن سطح البحر عدة أقدام[1].

بسبب ازدحام المرور في المنطقة وكثرة الجزر حددت المنظمة البحرية الاستشارية بين الحكومات المعروفة باسم (ألامكو) ممرين للملاحة فيه: الأول يتجه شرقاً باتجاه خليج عُمان للخروج من الخليج العربي، و هويحاذي الجانب العُماني ويبلغ عرضه ميلاً ونصف الميل (1.5 ميل بحري)، والثاني يتجه غرباً نحو الخليج العربي للدخول إليه ويحاذي الجانب الإيراني ويبلغ عرضه أربعة أميال ونصف (4.5 أميال بحرية).

يفصل بين الممرين شريط عرضه ميل بحري واحد يحول دون اصطدام السفن المبحرة عبر الممرين[2]. تكثر عند مدخل الخليج العربي، عند الحدود الغربية لمضيق هرمز الجزر منها جزيرة سيري وفرور الإيرانيتان، وأهمها طنب الكبرى وطنب الصغرى وأبو موسى

---

(1) خليل، محمد ناجي، وآخرون، مرجع سابق، ص290.

(2) الموعد، حمد سعيد، أمن الممرات المائية العربية، ط1، اتحاد الكتّاب العرب دمشق، 1999، ص60.

التـي تسـيطر عليهـا إيـران، هـذه الجـزر هـي موضـع نـزاع حـول ملكيتهـا مـع الإمـارات العربيـة المتحـدة.

تكمن الأهمية الإستراتيجية لهذه الجزر في أنها قادرة على التحكم بحركة الملاحة في المضيق خصوصاً وأن الممرين الملاحيين المحدّدين من قبل ألامكو،- واحد للداخل إلى الخليج والثاني للخارج منه-، يقعان بمحاذاة جزيرة طنب الكبرى التي تسيطر عليها إيران منذ عام 1971 مما يفسر سبب تمسك شاه إيران بالسيطرة على هذه الجزر نظراً للموقع الإستراتيجي التي يجعلها قادرةً على التحكم بمضيق هرمز.

**ثالثاً: وسائل إغلاق المضيق وطرقها.**

يعطي روح الله رمضاني[1] وصفاً لعملية إغلاق المضيق معدداً مجموعة من الطرق والوسائل تبدأ بأعمال عسكرية قد تطال المضيق من قبل قوى غاضبة المقصود بها هنا تلك القوى التي ترى في الولايات المتحدة ودول الخليج أعداءً لها.

حسب رمضاني قد تلجأ قوى أجنبية لإغلاق المضيق نتيجة عمل عسكري في المنطقة، هذا الاحتمال يطال في وقتنا الراهن الولايات المتحدة كونها القادرة على إغلاق المضيق، ومن أشكال الإغلاق المفترضة أن يكون امتداداً للصراعات والخلافات الإقليمية

(1) Ramazani, R.K, J.Mangone, Gerard, op. cit. p. 89.

بين الدول المجاورة والمشاطئة له، وهذه إشارة إلى ما حصل خلال الحرب العراقية -الإيرانية في ثمانينيات القرن الماضي والتهديدات الإيرانية بإغلاقه.

**رابعاً: الأشكال التي يمكن لإيران اعتمادها في إغلاق المضيق**

قدرة إيران على إغلاق المضيق عالية، فهي الدولة التي تهدد بذلك، فما هي الأشكال التي يمكن لإيران اعتمادها في حال نفذت تهديدها؟ تملك إيران قاعدة بحرية كبيرة تقع شمال المضيق هي قاعدة بندر عباس، ويملك الحرس الثوري الإيراني مواقع عسكرية هامة في جزر قريبة من المضيق مثل جزيرة أبو موسى ولاراك وسيري.

تسيطر إيران على جزيرة قشم وهي الأكبر في المنطقة وتبعد بعض الكيلومترات عن الشاطئ الإيراني، وتقع مباشرة بموازاة المضيق، كما تسيطر على الممرات المائية بمحاذاة جزيرتي طنب الكبرى والصغرى.

تتوزع القوى البحرية النظاميه الإيرانية على 18000 بحار في الخدمة الفعلية و20000 بحار تابعين للحرس الثوري الإيراني[1]، هذا يعني من ناحية ميدانية عسكرية أنّ قاعدة بندر عباس البحرية هي التي تتحكم بحركة السفن في المضيق من جهة الشمال بينما من جهة الجنوب الغربي تتحكم بحركة السفن الجزر الثلاث أبو موسى وطنب

(1) Talmadge, Caitlin, Closing Time, Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz, International Security, Vol 33, no.1, 2008, p 86.

الكبرى وطنب الصغرى وجميعها تحت السيطرة الإيرانية، وتنشر إيران صواريخها في هذه الجزر، وعلى شواطئها المحاذيه للخليج.

### أ-إغلاق المضيق بواسطة الألغام

السيناريوهات المتوقّعة لإغلاق مضيق هرمز من قبل إيران تأخذ شكل إغلاق المضيق بواسطة الألغام البحرية التي يسهل نشرها في الممرات المائية. وفي الوقت ذاته هي من أكثرها خطورة، فالألغام لها أثر قد يطول لسنين ولها فعالية تطال الغواصات والسفن معاً.

تمتلك القوات البحرية في الحرس الثوري الإيراني تشكيلة من الألغام البحرية ومنها لغم صدف1- المربوط في القاع الذي يستند إلى التصميم الروسي العتيق إم8- والألغام المربوطة ذات التأثير السفلي المدمجة مغناطيسياً والألغام الممغنطة التي تلتصق بالسفن وتستخدم بواسطة قوات العمليات الخاصة والألغام الجارية والألغام التي يتم التحكم بها عن بعد[1].

يتـم نشـر هـذه الألغـام فـي المضيـق، وعندمـا تحـاول الولايـات المتحـدة تنظيفـه تنهمـر عليهـا الصواريـخ الإيرانيـة المنتشـرة علـى طـول السـاحل الإيرانـي وذلـك تمامـاً كمـا فعـل الأتـراك والألمـان بالإنكليـز عـام 1915 إبـان الحـرب العالميـة الأولـى فـي مضيـق الدردنيـل[2] ثـم تهاجـم

---

(1) Haghshenass, Fariborz, Iiran's Asymmetric Naval Warfare. The Washington Institute for Near East Policy, September 2008, p16.

(2) Haghshenass, Fariborz, op. cit. P. 88.

الـزوارق الإيرانيـة السـريعة السـفن التجاريـة العابـرة للمضيـق، وكذلـك القطـع البحريـة الأميركيـة.

نشير هنا أن إيران أقدمت على تلغيم جزء من الخليج العربي ومضيق هرمز في أثناء حربها مع العراق مما تسبب بإلحاق الضرر ببعض الناقلات النفطية وأدت بشركات التأمين إلى رفع أسعارها، ودفع الولايات المتحدة لأن ترسل كاسحات ألغام إلى المنطقة.

### ب- إغلاق المضيق بواسطة هجوم عسكري

السيناريو الآخر الذي يمكن لإيران أن تقدم عليه لإغلاق المضيق هو هجوم عسكري بحري أو جوي أو أرضي، و مما يساعد إيران على تنفيذ هكذا هجوم هو كثرة الجزر في المضيق. وقد أقدمت إيران على مهاجمة بعض السفن محاكية هكذا سيناريو في حربها مع العراق.

تطرح احتمالات كثيرة قد تقدم إيران عليها من أجل إغلاق المضيق مثل اللجوء إلى إغراق السفن في المضيق وهو خيار يعتبره البعض غير عملي. أمّا محاولة بناء حاجز طبيعي لإغلاق المضيق فإنه أيضاً خيار في غاية الصعوبة.

تؤكد إيـران قدرتهـا علـى إغـلاق المضيـق، وقامـت بمحـاكاة ذلـك بتنفيـذ العديـد مـن المنـاورات العسـكرية فـي ميـاه المضيـق، وصـرح رئيـس دائـرة العمليـات فـي القيـادة العامـة للقـوات المسـلحة الإيرانيـة العميـد علـي شـارماني إلـى وكالـة مهـر الإيرانيـة للأنبـاء فـي 18 آب 2010، أن القـوات

المسلحة الإيرانية تمتلك أعلى مستويات الجاهزية، وأنه في حال تعرض إيران لعدوان أميركي فإن الجمهورية الإسلامية ستسيطر بشكل تام على مضيق هرمز.

## خامساً: الموقف الأميركي من إغلاق إيران للمضيق

تعتمد الخطة الإيرانية للسيطرة على المضيق- في حال اندلاع حرب مع الولايات المتحدة - على زرع الألغام البحرية وبثها على مساحة المضيق، واستخدام زوارق صواريخ وزوارق انتحارية لاعتراض السفن الحربية والتجارية وناقلات النفط لمنعها من العبور.

مقابل ذلك هناك خطة أميركية لاستعادة السيطرة على مضيق هرمز معتمدة بذلك على قطعها البحرية وحاملات طائرتها التي تجوب مياه الخليج إضافة إلى استخدام قواعدها المنتشرة في مختلف دول المنطقة.

تؤكد الولايات المتحدة بأنها لن تسمح لإيران بإغلاق المضيق، صدر ذلك عن قائد الأسطول الخامس في منطقة الخليج كيفن كو سيغريف في مؤتمر صحافي عقده في مقر قيادة الأسطول في البحرين، حيث قال إن «الإيرانيين لن يتمكنوا من إغلاق مضيق هرمز ولن نسمح لهم بإغلاقه»[1].

أكدت إيران عبر المعاون السياسي في الحرس الثوري يد الله

(1) جريدة الأخبار، بيروت، تموز/ يوليو 2008.

جواني من أن «أي مغامرة للأعداء في الخليج ستغلق مضيق هرمز لعشرات السنين ما يؤدي إلى كارثة عالمية»[1].

## سادساً: موقف دول مجلس التعاون من إغلاق إيران للمضيق

تعتمد الدول العربية المشاطئة للخليج العربي، بشكل أساسي على مضيق هرمز في صادراتها النفطية، وأكدت بأن هكذا فعل هو غير مشروع ويحرمه القانون الدولي؛ فالمضيق هو مرفق دولي عام لا يجوز لأحد إغلاقه حتى الدول المشاطئة له، وأن ذلك سيؤدي إلى ردة فعل دولية ضد الطرف الذي سيقدم على ذلك. صدرت العديد من المواقف والتصريحات المنددة بالتهديد الإيراني أبرزها لوزير الخارجية السعودي سعود الفيصل الذي اعتبر «أن إقدام إيران على هذه الخطوة هو عمل حربي خطير»[2].

## سابعاً: النتائج الاقتصادية لإغلاق المضيق

تؤشر عملية إغلاق المضيق إلى أثرسلبي كبير ليس على دول المنطقة فحسب بل على مجمل الاقتصاد الدولي نظراً لارتباط اقتصاديات دول المنطقة بالنفط، وفي المقابل ترتبط كبرى الدول الصناعية بالصادرات النفطية المارة بالمضيق، وإغلاقه سيُعرض أمنها

(1) جريدة الحياة، لندن، 8 آب/ أغسطس 2010.

(2) جريدة الشرق الأوسط، لندن، 19 شباط/ فبراير 2010.

الاقتصادي والسياسي للخطر وسيدفعها ذلك إلى التدخّل لإزالة هذا الخطر.

إضافة إلى ذلك فإنّ المنشآت الحيوية الخليجية كافة تقع بموازاة مياه الخليج حيث توجد أيضاً المنشآت والمصافي النفطية إضافة إلى موانىء تصدير النفط الخام و الموانئ التجارية.

توجد أيضاً محطات تحلية المياه التي تتغذى منها دول المنطقة إلى الغرب من تلك السواحل، مع ارتباط محطات التحلية بمحطات توليد الكهرباء(1)، كل ذلك يضفي على الخليج، وبالنتيجه مضيق هرمز أهمية إستراتيجية لدوله المشاطئة كافة، وبالتحديد تلك الحبيسة التي لا يوجد لها أي منفذ مائي آخر يصلها بالبحار الدولية.

### أ-انعكاسات إغلاق المضيق على الاقتصاد الدولي

ستنتج عن إغلاق المضيق آثار بالغة الخطورة على البنية الاقتصادية الدولية، وسيؤدي إلى كارثة اقتصادية شاملة؛ فإغلاقه يعني توقف تدفق 40 % من النفط المتداول إلى الأسواق الدولية، أي أكثر من 17 مليون برميل يومياً، وسيؤدي إلى ارتفاع حاد في أسعار النفط قد يتجاوز سعر البرميل 250 دولاراً في الشهر الأول من الإغلاق(2)، وكلما طالت عملية الإغلاق كلما اتجهت أسعار النفط صعوداً.

---

(1) جريدة النهار الكويتية، الكويت، العدد723، أيلول/سبتمبر 2009.

(2) Saxton, Jim, op.cit. p. 8.

وسيؤدي وقف الصادرات النفطية من دول الخليج إلى نقص حاد في إمدادات الطاقة للأسواق العالمية، لا سيما في منطقة آسيا وفي طليعتها الصين واليابان الدولتان اللتان تعتمدان بشكل متزايد على نفط الخليج. كما أن هناك دولاً ستعاني من خسائر قد تدمر اقتصاداتها بسبب ارتفاع أسعار النفط الذي بدوره سيؤدي إلى ارتفاع أسعار السلع الأساسية والذي أيضاً سيؤدي إلى ارتفاع كلفة التأمين والشحن البحري.

### ب- إغلاق المضيق وآثاره على دول الخليج العربية وإيران

سيؤدي إغلاق المضيق إلى توقف الصادرات النفطية لكل من الكويت والبحرين وقطر بنسبة 100 %، و بالتالي إلى انهيار اقتصادي كامل نظراً لدور النفط الأساسي في اقتصاديات هذه الدول. وسيؤدي أيضاً إلى تشوهات اقتصادية ضخمة ستلحق بالسعودية والإمارات والعراق وإيران باعتبار أن حوالى90 % من صادرات هذه الدول يمر عبر المضيق .

تمثل العائدات النفطية الأسس التي تقوم عليها برامج التنمية والنشاط الاقتصادي في هذه الدول. ومن أخطر التداعيات الاقتصادية الناتجة عن إغلاق المضيق هو فقدان دول الخليج لدورها كمنطقة آمنة، وكمركز جذب للاستثمارات الأجنبية، وسيؤدي أيضاً إلى ارتفاع هائل في أسعار السلع الأساسية والغذائية منها بشكل رئيسي، خصوصاً تلك القادمة إلى دول الخليج عبر مضيق هرمز.

سيكون لإغلاق المضيق نتائج سلبية على إيران ودول الخليج العربية وعلى العالم بأسره بحيث ستبطئ دورة الإنتاج الصناعي، وسينعكس ذلك على مصافي النفط ومعامل التكرير ومصانع البتروكيمائيات والصناعات المرتبطة بها وكل ذلك سيؤدي إلى انخفاض معدلات النمو وانكماش الاقتصاد العالمي.

سيؤدي ذلك أيضاً إلى تدني المستوى المعيشي للمواطنين في أوروبا والولايات المتحدة الذين اعتادوا مستوى معيناً من الرفاهية، وبالتالي سيمثل إغلاق المضيق تهديداً للأمن السياسي والاقتصادي والاجتماعي للدول الغربية بالإضافة إلى الملايين من العمال الوافدين إلى دول الخليج العربية الذين قد يصبحون بدون عمل مما سيؤدي إلى زيادة الفقر في آسيا الجنوبية وآسيا الشرقية.

سينتج عن إغلاق مضيق هرمز توقف حركة الموانئ سواء النفطية أو التجارية؛ فالموانئ النفطية وكذلك الموانئ التجارية التي تستورد عبرها أقطار الخليج العربي أغلب ما تحتاج إليه من مختلف المواد الاستهلاكية والصناعية ستتوقف عن العمل أيضاً. وسيعود الخليج إلى فترة ما قبل اكتشاف النفط، إي إلى فترة موانئ اللؤلؤ والسمك.

## الفقرة الثانية: البدائل الممكنة عن إغلاق المضيق

يضم الخليج العربي موانئ حديثة ومتطورة تحاكي التطورات التقنية الأحدث في الموانئ البحرية العالمية، هذه الموانئ كانت

محـدودة السـعة عندمـا كانـت التجـارة تقتصـر علـى بعـض السـلع الموجـودة فـي الخليـج كاللؤلـؤ والأسـماك؛ يومهـا كانـت الموانـئ عبـارة عـن أحـواض بحرية ضحلـة تمتـد علـى طـول الجبهـة السـاحلية المطلـة علـى ميـاه الخليـج العربـي.

مع تفجر النفط في أقطار الخليج العربي واعتماد دوله في تجارتها الخارجية على تصديره إلى بلدان العالم الخارجي دعت الحاجة إلى بناء هذا النوع من الموانئ البحرية وهو ما يعرف بموانئ النفط على سواحل الخليج العربي[1].

## أولاً: موانىء النفط

موانئ النفط هذه حديثة النشأة فرضتها الحاجة إلى تصدير المنتجات النفطية التي يتم استخراجها من المنطقة و هي تتميز بأنها صغيرة الحجم قليلة المنشآت، وأنه ليس ضرورياً أن تقوم على الشاطئ مباشرةً، ولا يُضيرها أن تكون مياه البحر إلى جانب الشاطئ عميقة أو ضحلة بحيث يمكن أن تقوم في عرض البحر بعيداً عن الشاطئ حيث الأعماق الطبيعية ملائمة لرسو ناقلات النفط العملاقة[2].

يخـرج مـن هـذه الموانـئ معظـم النفـط المسـتخرج مـن الخليـج العربـي ليعبـر مضيـق هرمـز نحـو مختلـف دول العالـم؛ مـن أهـم هـذه الموانـئ فـي

(1) خليل، محمد ناجي، مرجع سابق، ص304.

(2) خليل، محمد ناجي، مرجع سابق، ص304.

السـعودية ميناء سـعود وميناء رأس تنـورة، وفـي الكويـت ميناء الأحمـدي وميناء الشـويخ، وفـي العـراق ميناء الفـاو وخـور العميـة وميناء البكـر، وفـي عُمـان ميناء فحـل.

ويبرز في الإمارات ميناء فاتح الذي يقع في دبي في عرض البحر وميناء راشد الذي طورته مدينة دبي أخيراً لكي يستقبل السفن الضخمة، وهو يُعتبر من أهم وأكبر الموانئ في منطقة الخليج، وفي البحرين ميناء ستره، وفي قطر ميناء أم سعيد، أمّا في إيران فهناك ميناء خرج وميناء بندرشاه إضافة إلى ميناء عبدان حيث أكبر مصفاة للنفط في العالم[1].

أمّا بالنسبة إلى موانئ السلع التجارية والركاب فإنها تختلف عن موانئ النفط، بحيث أنها تقوم إلى جانب الساحل مباشرة وهي أكبر حجماً وأكثر حركة وازدحاماً، وتحتاج إلى الكثير من الخدمات المتنوعة مقارنة بموانئ النفط. ومن الضروري تزويد هذه الموانئ بالأرصفة لتحميل البضائع وإنزالها، وعادةً ما تكون مجهزة بالخدمات اللازمة للركاب وتشيّد من حولها المخازن والمستودعات.

تلك الموانئ التجارية لا يمكن إقامتها إلا في الأعماق المعتدلة بجوار الشاطئ وأبرزها في منطقة الخليج ميناء البصرة، الكويت، الدمام، البحرين، أبو ظبي، ودبي.

(1) المرجع نفسه، ص304.

## ثانياً: أنابيب النفط كبديل عن إغلاق المضيق

أُنشئت في منطقة الخليج منذ الخمسينيات عدة خطوط أنابيب من أبرزها تلك التي تصل شمال العراق وشرق السعودية بساحل البحر المتوسط، وخط الأنابيب السعودي بترولاين الذي يصل شرق السعودية بالبحر الأحمر[1].

لكن المشكلة في البحث عن بدائل حقيقية لتجاوز المرور عبر المضيق بدأت تشكل عبئاً وتثقل كاهل دول الخليج خصوصاً مع سيطرة شاه إيران على جزر هرمز الثلاث، ثم بلغت ذروتها في الحرب العراقية الإيرانية (1980-1988) والتهديدات الإيرانية أثناءها بإغلاق المضيق.

تجدد أخيراً التهديد الإيراني بإغلاق المضيق في حال تعرضت إيران لهجوم عسكري أميركي على خلفية برنامجها النووي، ولمواجهة الاحتمالات كافة ومن ضمنها نشوب حرب ناقلات نفطية جديدة على غرار ما حصل أثناء الحرب العراقية الإيرانية أو حظر الملاحة جزئياً أو كلياً في مياه الخليج ومضيق هرمز، راحت دول الخليج تبحث عن بدائل تجنبها مخاطر إغلاق المضيق.

### أ-أنابيب تنقل النفط إلى محطة تصدير على بحر دولي

بناء خطوط أنابيب تنقل النفط إلى محطة تصدير على بحر دولي

(1) المطيردي، عبد العزيز بن راشد، مرجع سابق، ص24.

سـواء عبـر خطـوط تصـل إلـى البحـر الأحمـر أو بحـر العـرب أو خليـج عُمـان أو عبـر الأراضـي اليمنيـة علـى خليـج عـدن.

لكن الصعوبة التي واجهت هذا الاقتراح تتمثل في طول المسافة والكلفة المالية الضخمة لبناء الخطوط وحمايتها، والأهم من هذا كله أن جميع هذه الخطوط لن تستطيع أن تؤمن أكثر من 40 % فقط من إجمالي صادرات النفط لدول المنطقة، وبقية صادراتها النفطية لن تجد لها مخرجاً.

كما أن بناء هذه الخطوط وتجهيزها سيستغرق من 3 إلى 10 سنوات وهي مدة تعتبر كبيرة نسبياً إذا ما وضعت بجانب التطورات المتصاعدة في أزمة الخليج بين الولايات المتحدة وإيران. يبدو أن ذلك وراء التوصية في اللجان الوزارية للتعاون النفطي لدول مجلس التعاون منذ نوفمبر/تشرين الثاني 2006 بعدم الجدوى الاقتصادية لبعض المشاريع الهادفة إلى نقل النفط عبر الأنابيب إلى بحر العرب عن طريق عُمان[1].

### ب- الاقتراحات المقدمة لبناء خطوط أنابيب

قُدمت اقتراحات عديدة لبناء خطوط أنابيب أهمها[2]:

---

(1) الحاروني، علي عبد الفتاح، مضيق هرمز بين التهديدات الإيرانية والبدائل الخليجية، مركز الإمارات للدراسات والإعلام، آيار/مايو، 2009.

(2) المطيردي، عبد العزيز بن راشد، مرجع سابق، ص24.

1- خط أنابيب جديد يربط مناطق إنتاج البترول في دول مجلس التعاون الخليجي بساحل البحر الأحمر. يعيب هذا المشروع كلفته الباهظة إضافة إلى أن البحر الأحمر بطرفيه - مضيق باب المندب وقناة السويس - عرضة للتهديد ولا يستطيع تلبية حركة النقل البحري بسبب الطبيعة الجغرافية لهما، وحركة الملاحة التي ستتضاعف في تلك المنطقة.

يضاف إلى ذلك أن ساحل البحر الأحمر بعيد عن الأسواق في جنوب شرق آسيا، وهذا يدفع بالتكلفة صعوداً. ومع هذا لا يزال هذا الخيار قائماً أمام دول المنطقة.

2- خط أنابيب يربط دول مجلس التعاون في الخليج العربي بخليج عُمان والبحر العربي، وهذا المشروع قدم من قبل عُمان إلى دول مجلس التعاون الأخرى عندما هددت إيران بإغلاق المضيق أثناء حربها مع العراق. وهذا الخيار أقل كلفة من خط الأنابيب إلى البحر الأحمر، ونقاط مصبه في الخليج العربي وبحر عُمان أقرب إلى الأسواق في اليابان وجنوب شرق آسيا، ويبقى هذا الخيار الأكثر رجحاناً عند دول مجلس التعاون.

3- أمّا بالنسبة لإيران فهنالك اقتراح ببناء خط أنابيب يربط منطقة الإنتاج النفطية الإيرانية الواقعة على الساحل الشمالي للخليج بميناء جسك على ساحل عُمان. وهناك اقتراح لبناء خط أنابيب يربط الأهواز بساحل البحر المتوسط عبر تركيا. وفي حال تنفيذ هذه المشروعات

ستقلص إيران بنسبة عالية من اعتمادها على المضيق في صادراتها النفطية بشكل كبير.

### ج- الأنابيب التي تعمل حالياً

يوجد حالياً بعض الأنابيب التي تستعمل لتصدير النفط، بعضها يعمل وبعضها الآخر أقفل لأسباب اقتصادية وسياسية وجغرافية ومن أبرزها خط أنابيب بترولاين السعودي الذي يربط شرق المملكة (بقيق) بغربها (ينبع) على البحر الأحمر والذي يمتد من المنطقة الشرقية إلى ينبع على البحر الأحمر يبلغ طوله 745 ميلاً، وهو مستخدم فعلياً، وقد عملت أخيراً السعودية على توسعته وإعادة صيانته.

توقف العمل بمشروع أنابيب للنفط يربط منطقة القيصومة السعودية بمنطقة الزهراني في لبنان عام 1984 بسبب حاله الفوضى التي كانت سائدةً في لبنان إضافة إلى أسباب اقتصادية، ويوجد أيضاً خط أنابيب نفطي يربط جنوب العراق عبر الأراضي السعودية بالبحر الأحمر سعته 1.65 مليون برميل يومياً، وقد تم إقفاله عام 1990 بعد اجتياح العراق للكويت.

يوجد أيضاً خط أنابيب نفطي بنته الدولة العراقية عام 1975 ا تبلغ سعته 1.4 مليون برميل يومياً، ويسمح بتصدير نفط مدينة كركوك العراقية ونفط حقل الرميلة العراقي عبر الأراضي التركية، وهو يتألف من قسمين متوازيين يسع كل منهما 700000 برميل يومياً وتم توقيف

أحدهمـا فـي حـرب الخليـج 1991/1990، ويعمـل الخـط الثانـي بالسـعة ذاتهـا، ولكنـه يتعـرض إلـى الكثيـر مـن الأعطـال، ويفتقـد إلـى الصيانـة المطلوبـة ممـا يخفـض مـن نسـبة فعاليتـه.

وهناك أيضاً خط أنابيب نفطي بطول 600 ميل يربط منطقة كركوك بميناء جيهان التركي الواقع على البحر الأبيض المتوسط، وتبلغ سعة هذا الأنبوب 1.6 مليون برميل يومياً، ويتألف من خطين متوازيين سعة الأول 1.1 مليون برميل يومياً والثاني 500000 برميل.

وتراجعت هذه السعة في الفترة الأخيرة بسبب تعرضه لعمليات تلف واعتداء ممّا يجعله بحاجة إلى صيانة دورية، وهذا ما يفتقده بسبب الاجتياح الأميركي للعراق. وقد استخدمت السلطات العراقية هذا الأنبوب بجزءيه في السنوات الأخيرة بشكل متقطع بسبب العوامل الأمنية.

**ثالثاً: الموانىء البحرية كبديل عن إغلاق المضيق**

البدائل الأخرى تكمن في الاعتماد على الموانئ البحرية القائمة على ساحل خليج عُمان وموانئ خورفكان والفجيرة التابعين لدولة الإمارات، والتي ستُقدم خدمات هائلة للإمارات في حال إغلاق المضيق، كذلك الموانئ الإيرانية على خليج عُمان، وذلك بعد العمل على تطوير هذه الموانئ وتجهيزها لتكون تحت الطلب عند الحاجة.

هنـاك خيـار آخـر هـو المواصـلات البريـة الـذي يتطلـب علاقـات

سياسـية جيـدة مـع الـدول المجـاورة؛ فهـذا الخيـار يعتمـد علـى أراضـي الـدول المجـاورة فـي الاسـتيراد والتصديـر ويجـد أرضيـة لـه فـي دول مثـل العـراق والكويـت.

قد يكون من البدائل أيضاً زيادة المخزون النفطي - في مناطق بعيدة نسبياً عن الخليج والمضيق - في الناقلات الضخمة التي تستخدم كمستودعات وفي مصافي التكرير المنتشرة في بقاع الأرض كافة [1] ليستعمل هذا المخزون الاحتياطي من النفط عند إغلاق المضيق.

**رابعاً: إغلاق المضيق والسلم والأمن الدوليين**

إغلاق المضيق ليس قراراً سهلاً وستكون تداعياته كبيرة على المستويات كافة وانعكاساته الدولية تجلت أكثر ما تجلت خلال الحرب العراقية الإيرانية حيث أصدر مجلس الأمن الدولي قراراً يحمل رقم 540 في تشرين الأول/أكتوبر عام 1983 يؤكد في البند الثالث منه على ضرورة احترام حرية التجارة والملاحة في المياة الدولية.

أتبعـه بقـرار آخـر رقـم 552 بتـارخ 1 حزيران/يونيـو 1984 بعـد شـكوى قُدمـت مـن الإمـارات العربيـة المتحـدة والبحريـن وعُمـان وقطـر والكويـت والسـعودية والتـي تشـكو مـن الاعتـداءات الإيرانيـة علـى السـفن

(1) الحاروني، علي عبد الفتاح، مضيق هرمز بين التهديدات الإيرانية والبدائل الخليجية، مركز الإمارات للدراسات والإعلام، آيار/مايو، 2009، مرجع سابق.

التجارية المتجهة إلى موانئ الكويت والسعودية حيث أكد مجدداً على ضرورة احترام الملاحة في المياه الدولية وهدد في البند السادس من القرار552 باللجوء إلى اتخاذ تدابير فعالة تتناسب مع خطورة الحالة من أجل ضمان حرية الملاحة في مضيق هرمز والخليج العربي.

أمّا البدائل المطروحة عن إغلاق المضيق والحفاظ على استمرار تدفق النفط نحو العالم فتبقى كلها بدائل نظرية صعبة التنفيذ، باهظة التكاليف وستؤدي في حال تنفيذها إلى ارتفاع أسعار النفط تلقائياً وستزداد أسعار الواردات القادمة إلى دول الخليج.

يستمر الحديث عن إغلاق مضيق هرمز، الذي بدأ بشكل قوي مع الحرب الإيرانية العراقية عام 1980 وتصاعد أثناءها مع ما يعرف بحرب الناقلات، ومنذ ثلاثة عقود لا يزال الكلام عن إغلاق المضيق قائماً و كذلك البحث عن بدائل مما يُدخل منطقة الخليج العربي بدوامة من المشاريع الأمنية والتحالفات الإقليمية والتدخلات التي من شأنها أن تزيد التوتر في المنطقة.

إنّ ما يؤكد خطورة الوضع هو قيام العديد من دول العالم بزيادة مخزونها النفطي بشكل هائل تحسباً لإغلاق مضيق هرمز لفترة زمنية طويلة.

# الفصل الثاني

## أهمية مضيق هرمز في السياسات الدولية
## وأثره على الأمن الإيراني والأميركي

تبرز أهمية مضيق هرمز أكثر فأكثر عند دراسة المنطقة المحيطة به، وما الحراك الدولي في تلك المنطقة سوى مؤشر على ذلك إضافة إلى الموقع الجغرافي والأهمية الاقتصادية التي تم تناولهما في الفصل الأول، فإذا أردنا أن نوسع قليلاً حدود المضيق الجغرافية لنلامس الحدود السياسية له فنجد من الناحية الجغرافية أنه الرابط بين المحيط الهندي والخليج العربي، بينما تبتعد الحدود السياسية له أكثر من ذلك لتفرض مجموعة من التحركات الدولية تغطي مساحة المحيط الهندي والخليج العربي، وتؤدي إلى قيام منظومة من التحالفات المعقدة وانتشار للقواعد العسكرية فيهما التي تدفع إلى المحافظة على الأمن والاستقرار في المضيق وفقاً للمصالح المتعددة لأطرافها، ومن أجل غاية الحفاظ على تدفق النفط عبر هذا الشريان التاجي للاقتصاد العالمي.

تزيد المنطقة المحيطة بالمضيق من أهميته، فبالقدر الذي يصبح فيها الخليج العربي ضرورة إستراتيجية دولية تحتدم الصراعات حوله خصوصاً بعد اكتشاف النفط، بالقدر ذاته تزداد أهمية المضيق بصفته ضرورة للخليج وشريانه ونقطة اتصاله وانفصاله عن البحار والتجارة الدولية؛ فالمضيق يثبت أن طرق إمداد النفط أهم من النفط نفسه.

جميع الدول المشاطئة للخليج العربي وهي (إيران، العراق،

السعودية، الإمارات، عُمان، البحرين، الكويت وقطر) بالإضافة إلى القوى الدولية وعلى رأسها الولايات المتحدة - التي تتغذى من نفط الخليج - تقضي مصالحها في البحث عن الأمن والاستقرار في المنطقة عبر خلق منظومات إقليمية سياسية وأمنية تعمل على تأمين تدفق النفط وإبقاء المضيق مفتوحاً، وتعمل أيضاً على دفع النزاعات الإقليمية بعيداً عن حدود المضيق.

من ناحية ثانية عندما نلامس حركة السياسة الدولية في المحيط الهندي بصفته المعبر الضروري للنفط القادم من الخليج و الذي يُشحن عبره إلى مختلف دول العالم، ونلامس أيضاً شبكة التحالفات المنسوجة على شواطئه والأساطيل البحرية التي تجوبه باستمرار والقواعد العسكرية، خصوصاً للولايات المتحدة، التي تقوم على أطرافه، وبعض جزره ذات الموقع الإستراتيجي، نلاحظ أن أهمية المضيق تزداد وتتضاعف في واقع السياسة الدولية.

تتحكم الولايات المتحدة بحركة الملاحة في المحيط الهندي من خلال أساطيلها وقواعدها العسكرية المنتشرة هناك، وتقع تحت ناظريها حركة مرور البواخر والسفن وناقلات النفط التي تعبر هذا المحيط ذهاباً وإياباً خصوصاً عبر تلك القوة المسيطرة على جزيرة دييغو غارسيا التي سيكون لها دور أساسي في حال نشوب نزاع مع إيران.

تعتبر إيران القوة الرئيسة في الخليج حيث تتمتع بموقع جيو

إسـتراتيجي يجعلهـا قـادرة علـى التحكـم بحركـة المـرور فـي مضيـق هرمـز، وتقـوم بشـكل دوري بتنفيـذ العديـد مـن المنـاورات العسـكرية فـي مياهـه رافعـةً مـن مسـتوى التحـدي للولايـات المتحـدة الأميركيـة. يزيـد الأمـر خطـورةً وتوتـراً القواعـد العسـكرية الأميركيـة الموجـودة فـي بعـض دول الخليـج العربـي والتـي سـيكون لهـا دور فعـال فـي حـال وجهـت الولايـات المتحـدة الأميركيـة ضربـة عسـكرية لإيـران.

بناءً لما تقدم قُسّم الفصل الحالي إلى أربعة مباحث: المبحث الأول: موازين القوى المحيطة بالمضيق. والمبحث الثاني: مضيق هرمز والأمن والاستقرار في منطقة الخليج. والمبحث الثالث: مضيق هرمز بين الأمن الأميركي والأمن الإيراني. والمبحث الرابع: اقتراحات وحلول لتأمين الأمن والاستقرار وحماية التجارة الدولية في منطقة الخليج.

## المبحث الأول : موازين القوى المحيطة بالمضيق

يشمل الكلام عن موازين القوى المحيطة بالمضيق الولايات المتحدة عبر قواعدها العسكرية المنتشرة في المحيط الهندي والخليج العربي ويشمل أيضاً القدرة العسكرية لبعض دول مجلس التعاون الخليجي والتي من المتوقع أن تلعب دوراً محدداً في حال وجهت ضربة عسكرية لإيران بالإضافة إلى عوامل القوة الإيرانية ودورها الحاسم في منع توجيه ضربة لها.

## الفقرة الأولى: القواعد العسكرية الأميركية في المحيط الهندي والخليج العربي

تكمن أهمية المحيط الهندي في موقعه الهام بالنسبة إلى حركة النقل البحري بحيث يؤمن اتصال الطرق البحرية لأوروبا وأميركا وآسيا وأفريقيا وأستراليا مع دول الخليج العربي النفطية؛ فموقع المحيط الذي يحده من الشمال قارة آسيا ومن الجنوب الدائرة القطبية الجنوبية ومن الغرب أفريقيا ومن الشرق جزر السوندا والهند الصينية وأستراليا، جعل منه مكان جذب للعديد من القوى الطامحة للعب دور فاعل ومؤثر على مسرح السياسة الدولية.

### أولاً: أهمية المحيط الهندي في السياسة الدولية

يتفرع من المحيط الهندي ثلاثة أذرع أولها مضيق ملقة الواقع بين جزيرة ماليزيا وجزيرة سومطرة الأندونيسية ويصل بين بحر أمدان في المحيط الهندي من جهة الشمال الغربي وبين بحر الصين من جهة الجنوب الشرقي.

ثانيها: مضيق باب المندب الذي يصل البحر الأحمر بخليج عدن والمحيط الهندي ويفصل قارة آسيا عن أفريقيا ومنه تتجه السفن لتعبر قناة السويس.

ثالثها: مضيق هرمز الواقع على باب الخليج العربي. إضافةً إلى ذلك يتصل المحيط الهندي بالمحيط الأطلسي عبر رأس الرجاء

الصالح. هذه الطرق البحرية الضرورية خاصة لنقل النفط، تعطي المحيط الهندي طابعاً إستراتيجياً تجعل منه مسرحاً لتحركات الأساطيل البحرية من أجل مراقبة تلك الخطوط.

على مر التاريخ لا يمكن أن تنشأ قوة دولية دون أن تثبت حضورها في المحيط الهندي الذي يُعتبر بأنه القلب الجديد للعالم، ومن يسيطر عليه في وسعه أن يهيمن على السياسية الدولية[1]. تضم منطقة المحيط الهندي القوس الإسلامي الممتد من الصحراء الأفريقية إلى الأرخبيل الأندونيسي.

يعيش حالياً على شواطئ المحيط الهندي مئات الملايين من المسلمين في الصومال واليمن والهند وبنغلادش وماليزيا وأندونيسيا؛ فالمحيط الهندي ليس مجرد مساحة جغرافية، بل هو عبارة عن فكرة حيث تختلط فوق سطحه مركزية الإسلام مع سياسة الطاقة العالمية وصعود الهند والصين مما يشير إلى عالم متعدد الأقطاب[2].

## ثانياً: حجم النفط الذي يعبر المحيط

منذ القدم حظيت الطرق البحرية بأهمية أكبر من الطرق البرية؛

(1) متى، أنطوان، الخليج العربي من الاستعمار البريطاني حتى الثورة الإيرانية ١٧٩٨-1987، ط1، دار الجيل، بيروت، 1993، ص 21.

(2) Kaplan. Rovert D, Center Stage For the 21st Century: Power Plays in the Indian Ocean Foreignaffairs march/April 2009.

يمـر فـي المحيـط الهنـدي حوالـى 70 % مـن المنتجـات النفطيـة المتجهـة مـن بلـدان الشـرق الأوسـط إلـى المحيـط الهـادي عبـر خطـوط الملاحـة البحريـة الرئيسـة للنفـط فـي العالـم وهـي خليـج عـدن وخليـج عُمـان.

تتجه السفن المحملة بالنفط إلى مضيق باب المندب ومضيق هرمز (تمر عبره 40 % من تجارة النفط الخام كما تم تفصيله في الفصل الأول) ومن المتوقع أن تكبر الأهمية الإستراتيجية للمحيط الهندي في المستقبل حيث من المتوقع أن يزداد الطلب العالمي على الطاقة بنسبة 45 % بين عامي 2006 و 2030، وتشير التقديرات أن نحو نصف الطلب على الطاقة سيكون من قبل الهند والصين[1].

يقود ذلك إلى أنه كلما ارتفع الطلب على النفط ازدادت معدلات المرور في المحيط الهندي الذي سيشكل مسرحاً للتنافس بين الهند والصين، وهذا سيعزز دور الولايات المتحدة لإدارة «صراع سلمي» بينهما وضبطه، حتى لا يتحول عائقاً مرورياً نفطياً.

تتبلور مصالح الولايات المتحدة في المحيط الهندي، بحماية المصالح الاقتصادية الأميركية، وبالذات الحفاظ على تدفق النفط من الخليج، وتأمين الطرق البحرية، وضبط النشاطات للدول المعارضة للولايات المتحدة في تلك المنطقة.

يبـرز التحـدي المرتبـط بالهنـد والصيـن الـذي وصفـه روبـرت

---

(1) Ibid.

كابلـن[1] وهـو خبيـر متخصـص فـي شـؤون الأمـن القومـي « أن إدارة المحيـط الهنـدي بشـكل عملـي تفـرض علـى الإسـتراتيجية العسـكرية الأميركيـة اسـتغلال التهديـدات التـي تتعـرض لهـا المنطقـة مثـل القرصنـة والإرهـاب والتهريـب لحشـد دعـم الهنـد والصيـن وعـدد آخـر مـن الـدول للقيـام بدوريـات بحريـة مشـتركة علـى أن يكـون هـدف الولايـات المتحـدة الوصـول إلـى نظـام بحـري عالمـي قـادر علـى الحـد مـن النزاعـات بيـن الـدول».

وعبرت الولايات المتحدة في تشرين الأول/أكتوبر عام 2007 عن رغبتها بتواجد رئيسي لها في المحيط الهندي و كذلك في المحيط الهادي حيث تشير بعض الدراسات الصادرة عن البحرية الأميركية أن المحيط الهندي والحياة المجاورة له ستشكل الساحة الرئيسة للنزاعات العالمية عام 2025 [2].

## ثالثاً: الانتشار العسكري الأميركي في منطقة المحيط

تدفـع حاجـة الولايـات المتحـدة ودول حلـف شـمالي الأطلسـي (NATO) إلـى نفـط الخليـج، نحـو التواجـد الدائـم فـي المحيـط الهنـدي مـن أجـل الحفـاظ علـى أمـن الطـرق البحريـة، وتأمينهـا خصوصـاً فـي حـال

(1) Kaplan. Rovert D, Center Stage For the 21st Century: Power Plays in the Indian Ocean Foreignaffairs march/April 2009. op. cit.

(2) Ibid.

نشـوب الأزمـات والحـروب، ومـن أجـل الحفـاظ علـى هـذه الممـرات المائيـة الإسـتراتيجية فـي منطقـة المحيـط الهنـدي.

### أ-الإستراتيجية الأميركية في المحيط الهندي

اعتمدت الولايات المتحدة من أجل بقاء هيمنتها على المحيطين الهندي والهادئ على إستراتيجية مبنية على الجزر البحرية مما يتيح لها التأثير على كل الأمم التي يرتبط اقتصادها بالاستيراد البحري من مواد غذائية ومحروقات ومواد أولية إستراتيجية.

يمارس هذا الإشراف والمراقبة الأسطول الأميركي المنتشر في المحيطين، فضلاً عن سلسلة متصلة من القواعد - الجزر التي تأخذ شكل هلال وتمتد من جزيرة أوكناوا في اليابان في شمال -غرب المحيط الهادئ وتايوان والفيلبين في جنوب-غرب المحيط حتى سنغافورة ودييغو غارسيا وجزر سايشيل في المحيط الهندي[1].

### ب- قاعدة دييغو غارسيا

أهـم وأبـرز القواعـد العسـكرية الأميركيـة هـي قاعـدة دييغـو غارسـيا فـي المحيـط الهنـدي التـي تمثـل نقطـة الدعـم والإسـناد الرئيسـة للتواجـد الأميركـي العسـكري فيـه، وقـد ضاعـف مـن أهميـة الجزيـرة أحـداث

(1) متى، أنطوان، مرجع سابق، ص 36.

إيــران بعــد انتصــار الثــورة عــام 1979 وأحــداث أفغانســتان بعــد الاجتيــاح الســوفياتي لهــا.

وبالرغم من أنها تقع على مسافة 2200 ميل بحريّ عن مضيق هرمز ونحو ألف ميل بحري عن الطريق الجنوبي الغربي للهند إلا أنها تشكل نقطة الارتكاز في نظام النقل النووي لقوات البحرية الأميركية في الشرق الأوسط. يبلغ طول الجزيرة 37 ميلاً ويقارب عرضها ربع الميل وهي تشبه من ناحية الشكل حذوة الحصان إلى حد بعيد.

تبلغ مساحة الجزيرة 7000 فدان، منها انطلقت قاذفات B-52 الأميركية لضرب الجيش العراقي في عملية عاصفة الصحراء عام 1991و ذلك من أجل تحرير الكويت، ومن القاعدة العسكرية نفسها انطلقت القاذفات لقصف أفغانستان عام 2001 ثم العراق ثانية عام 2003.

يعود الاهتمام بالجزيرة للأغراض العسكرية إلى كانون الأول /ديسمبر عام 1966 عندما اتفقت بريطانيا – التي كانت الجزيرة تشكل إحدى مستعمراتها – مع الولايات المتحدة على البدء بتشييد مشترك لتسهيلات إستراتيجية وعسكرية هناك، ومنذ ذلك الحين أصبحت الولايات المتحدة مسؤولة عن كل النشاطات العسكرية في جزيرة دييغو غارسيا[1].

---

(1) السلطان عبد المحسن، عبد الله، البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي: التنافس بين إستراتيجيتين، ط2، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1985، ص 170.

أنشأت الولايات المتحدة على الجزيرة 45 منشأة عسكرية ذات وظائف متعددة، ويوجد عليها مطار مجهز لاستقبال واستعمال جميع أنواع الطائرات الأميركية منها طائرات النقل الجبارة س15- و س141-، وطائرات التزويد بالوقود ك س135-، والطائرات الإستراتيجية القاذفة للقنابل ب52- و ترابط على الجزيرة طائرات الحراسة المضادة للزوارق د3- أوريون.

تضم الجزيرة أيضاً المراسي والمرافئ التي تسمح باستقبال 120 سفينة عملاقة تابعة للقوات البحرية الأميركية في الوقت نفسه بما فيها حاملات الطائرات الضخمة والغواصات الذرية، وتحتوي خزانات ضخمة كافية لحفظ 320 ألف برميل من وقود الطائرات و380 ألف برميل من محروقات السفن تكفي لتأمين العمليات الجوية لمدة 30 يوماً في المحيط الهندي .

تضم أيضاً محطة اتصالات مخصصة لتوجيه الغواصات الذرية، من خلال شبكة تشكل نقطة المركز في حوض المحيط الهندي، وترتبط بالقواعد العسكرية الأميركية في البحر الأبيض المتوسط والمحيط الهادئ.

يؤكد المفكر الأميركي نعوم تشومسكي أن الولايات المتحدة الأميركية تقوم بالتجهيزات اللازمة والاستعدادات العسكرية في جزيرة

ديبغو-غارسيا من أجل ضرب إيران حيث استقدمت أخيراً غواصات تضم صواريخ تحمل رؤوساً نووية ونشرتها في المنطقة استعداداً لذلك.

## رابعاً: التسهيلات التي تتمتع بها الولايات المتحدة في الدول المشرفة على المحيط

تتمتع الولايات المتحدة بتسهيلات عسكرية واسعة في بعض الموانئ والمطارات للدول المشرفة أو المشاطئة على المحيط الهندي، هذه التسهيلات واسعة وتتيح حرية كبيرة للقدرة العسكرية الأميركية التي تبذل جهداً عالياً للبقاء فيها.

### أ-القواعد العسكرية الأميركية في الدول الآسيوية

عقدت الولايات المتحدة اتفاقية مع سيريلانكا لتسهيل دخول القوات البحرية إلى موانئها واستعمالها، وأجّرت بنغلادش جزيرتين للقوات الأميركية في خليج البنغال هما جزيرة القديس مارتين وجزيرة مانبورا وذلك لفترة 100 سنة لاستخدامهما لأغراض عسكرية.

ينتشر في تايلاند المستشارون العسكريون الأميركيون والخبراء التكتكيون الذين يخدمون منشآت الاستطلاع الألكتروني اللاسلكي. من جهتها الموانئ التايلاندية مفتوحة لاستقبال السفن الأميركية العسكرية، وقد قدمت تايلاند موافقتها على بناء قاعدة بحرية في

بانجريـخ بمسـاعدة الولايـات المتحـدة علـى سـاحل المحيـط الهنـدي كمركـز اسـتراحة للقـوات البحريـة الأميركيـة التـي تعبـر مـن المحيـط الهـادي إلـى المحيـط الهنـدي.

تتمتع السفن التابعة للبحرية الأميركية في سنغافورة بحق الدخول إلى ميناء سنغافورة، في حين أنّ الطائرات الأميركية التي تقوم بطلعات استكشافية فوق المحيط الهندي تتمركز في مطار تينغا العسكري هناك.

### ب- القواعد العسكرية الأميركية في الدول الإفريقية

تتمتع القوات الأميركية بتسهيلات مشابهة لتلك التي في الدول الآسيوية وتزيد في الدول الأفريقية المشاطئة والقريبة للمحيط الهندي حيث أن هناك اتفاقية أمنية مع كينيا تسمح بموجبها هذه الأخيرة للقوات الأميركية باستعمال أراضيها مقابل تقديم الولايات المتحدة مساعدة عسكرية لها.

في منطقة القرن الأفريقي فقد وافقت كل من أثيوبيا وأرتيريا وجيبوتي في عام 2002 على السماح للطائرات الأميركية بالتحليق فوق أراضيها وتقديم المعلومات العسكرية للولايات المتحدة الأميركية، بالإضافة إلى إنشاء محطة اتصالات عسكرية في مطار أسمرا في أرتيريا والسماح للبحرية الأميركية بحرية الملاحة في البحر الأحمر.

جيبوتـي كانـت دومـاً ضمـن دائـرة فرنسـا حيـث تتمركـز قـوة عسـكرية فرنسـية كبيـرة العـدد تبلـغ حوالـى 3900 جنـدي، وتوجـد فيهـا أيضـاً مخـازن

أسـلحة ومعـدات للطـوارئ، وتتمتـع القـوات الجويـة والبحريـة الأميركيـة بتسـهيلات فـي الموانـئ والمطـارات فـي جيبوتـي، كمـا تتمركـز عناصـر مـن قـوات عمليـات القـرن الأفريقـي فـي معسـكر المنيـر التابـع لفرنسـا، أضيفـت إليهـا محطـة عسـكرية تابعـة لوكالـة الاسـتخبارات المركزيـة الأميركيـة تتبعهـا طائـرات بـدون طيـار (برايداتـور) تقـوم بمهـام اسـتطلاعية وقتاليـة.

## خامساً: الانتشار العسكري الأميركي في الخليج العربي

تعتمد الولايات المتحدة بالدرجة الأولى على قاعدة دييغو غارسيا في المحيط الهندي لتغطي عملياتها العسكرية في الخليج العربي. وفي هذا قال الأميرال المور زاموالت، القائد السابق للبحرية الأميركية «إن أحداثاً مثل الحرب الإسرائيلية العربية وحظر النفط ورفع أسعاره، تثبت بوضوح أن مصالحنا في المحيط الهندي مرتبطة بمصالحنا في أوروبا وآسيا وبشكل أوسع بمصالحنا الأساسية في الحفاظ على توازن شامل للقوى الموجودة في العالم[1].

### أ-كيف تعاملت الولايات المتحدة مع الغزو السوفياتي لأفغانستان

تشـمل منطقـة المحيـط الهنـدي - حيـث يوجـد الأسـطول السـابع الأميركـي - العديـد مـن دول العالـم الثالـث، ويتفـرع منهـا البحـر الأحمـر ومضيـق هرمـز المتصـل بالخليـج العربـي كمـا ذكرنـا، واجتذبـت القـوى

(1) متى، أنطوان، مرجع سابق، ص25.

الدوليـة المتصارعـة، وأصبحـت بـؤرة للتوتـر الدولـي خصوصـاً فـي فتـرة الحـرب البـاردة بيـن المعسـكر الشـرقي بقيـادة الاتحـاد السـوفياتي والمعسـكر الغربـي بقيـادة الولايـات المتحـدة.

تعاملت الولايات المتحدة مع الغزو السوفياتي لأفغانستان بأنه محاولة منه للوصول إلى مياه المحيط الهندي؛ فعند الحافة الجنوبية الغربية لأفغانستان يصبح السوفيات على مسافة 300 ميل فقط من مضيق هرمز الإستراتيجي[1]، بالتالي تصبح الطرق البحرية النفطية في المحيط الهندي والخليج العربي مهددة من قبلهم، لذلك نظرت إليه على أنه تهديد لأمنها القومي.

ردت الإدارة الأميركية بسلسلة من التحركات العسكرية والدبلوماسية والسياسية، تُوجت بما أصبح يُعرف بمبدأ كارتر، الذي هو عبارة عن الأفكار والمبادئ التي ستعتمدها الولايات المتحدة في مواجهة الاتحاد السوفياتي، ومن ضمنها ما قاله الرئيس كارتر عن الخليج العربي حيث اعتبر أن أية محاولة تقوم بها قوى خارجية للسيطرة عليه ستُعتبر هجوماً على المصالح الحيوية الأميركية وستواجهها الولايات المتحدة بالوسائل الضرورية بما فيها القوة العسكرية.

### ب- القواعد العسكرية الأميركية في الخليج العربي

يؤشـر مبـدأ كارتـر علـى الأهميـة الإسـتراتيجية للخليـج العربـي

(1) السلطان عبد المحسن، عبد الله، مرجع سابق، ص166.

فـي السياسـة الأميركيـة، لذلـك سـعت الولايـات المتحـدة إلـى التواجد العسـكري المباشـر فـي تلـك المنطقـة وعملـت علـى ذلـك، وتوصلـت إلـى بنـاء قواعـد عسـكرية ثابتـة لهـا فـي بعـض دول الخليـج والحصـول علـى التسـهيلات البحريـة اللازمـة لقواتهـا البحريـة التـي تجـوب منطقـة الخليـج.

تتمتع القوات الأميركية بشبكة واسعة من التسهيلات العسكرية في معظم دول الخليج العربي، هذه التسهيلات تحولت مع تداعيات حرب الخليج الثانية «عاصفة الصحراء» عام 1991 إلى قواعد عسكرية رئيسة لتصل إلى خمس قواعد رئيسة في دول الخليج.

تأتي أهمية تلك القواعد في أنها تشكل مركز عمليات عسكرية شبه متكاملة تتمتع باستقلالية نسبية، وقدرة عالية على دعم عمليات قتال جوية أو بحرية، سواء من خلال تمركز عناصر من تلك القوات فعلياً فيها، أو من خلال تجهيز تلك القواعد بما يلزم لاستخدامها عند الحاجة، وتتم إدارتها بموجب اتفاقات عسكرية مع الدول المضيفة لها.

### 1- القواعد الأميركية في البحرين

تتمتـع القـوات الأميركيـة بوجـود عسـكري قـوي فـي دولـة البحريـن، حيـث تحصـل علـى تسـهيلات عسـكرية مختلفـة فـي مينـاء السـليمانية، ومطـار المحـرق، وقاعـدة الشـيخ عيسـى الجويـة، لكـن قاعـدة الجغبيـر العسـكرية تمثـل واحـدة مـن أهـم القواعـد العسـكرية فـي الخليـج حيـث

يتواجـد فيهـا مركـز قيـادة الأسـطول الخامـس الأميركـي ومركـز قيـادة القـوات الخاصـة. ويتمركـز فـي البحريـن 4700 جنـدي أميركـي إضافـة إلـى وحـدة عسـكرية بريطانيـة.

## 2- القواعد الأميركية في الكويت

أهم المواقع العسكرية الأميركية المتواجدة في الكويت قاعدة علي السالم، ومعسكر أريفجان، حيث تتمركز قوة جوية وبرية أساسية وعناصر تابعة لقيادة الجيش الأميركي. يبلغ عدد القوات الأميركية في الكويت نحو 90000 عسكري مع حوالى 522 دبابة ومعدات اللواء المدرع إضافة إلى 52 مقاتلة و75 هليكوبتر أباتشي مسلحة ووحدات باتريوت.

القوات الأميركية موجودة تقريباً في كل المواقع العسكرية الكويتية، و هي تعمل بشكل مشترك مع جيش الكويت في قاعدة أحمد الجابر الجوية ومعسكر الدوحة وجزيرة فيلكا ومطار الكويت الجوي وميناء الأحمدي.

## 3- القواعد الأميركية في قطر

توجـد فـي دولـة قطـر قاعـدة العديـد الجويـة التـي تضـم مدرّجـاً للطائـرات يعـد مـن أطـول الممـرات فـي العالـم حيـث أنـه قـادر علـى اسـتقبال أكثـر مـن 100 طائـرة، وتعتبـر هـذه القاعـدة مقـراً للمجموعـة

319 الاستكشـافية الجويـة التـي تشـمل قاذفـات ومقاتـلات وطائـرات اسـتطلاعية وعـدداً مـن الدبابـات.

تصنف هذه القاعدة من قبل بعض العسكريين كأكبر مخزن إستراتيجي للأسلحة الأميركية في المنطقة. تتمتع القوات الأميركية في قطر بالعديد من التسهيلات العسكرية فيما يتعلق بمخازن الأسلحة وتسهيلات عديدة في معسكر السيلية ومطار الدوحة الدولي ومنطقة أم سعيد ويبلغ حجم هذه القوات في قطر نحو 6000 جندي.

### 4- القواعد الأميركية في السعودية

بالنسبة إلى السعودية فقد أعلنت الولايات المتحدة الأميركية على لسان وزير دفاعها دونالد رامسفيلد عن انسحاب 7000 جندي منها وذلك في 30 نيسان 2003 الذي أضاف: إنّ هذا الانسحاب لن يقلل من التعامل الأمني بين الولايات المتحدة والسعودية، وأن 400 جندي سيبقون على الأراضي السعودية من أجل تدريب القوات السعودية.

### 5- القواعد الأميركية في عُمان

تحصل الولايات المتحدة في عُمان على تسهيلات عسكرية واسعة في ميناء قابوس بمسقط وميناء صلالة ومطار السيب الدولي، وتمثل قاعدة «مصيرة» العسكرية واحدة من أقوى مواقع التمركز العسكري الأميركي-البريطاني في الخليج بحيث يتواجد في عُمان نحو 3000 عسكري أميركي.

## 6- القواعد الأميركية في الإمارات العربية المتحدة

تتمتع القوات الأميركية في الإمارات العربية المتحدة بالعديد من التسهيلات العسكرية في عدد من المواقع الإماراتية كقاعدة الظافرة الجوية في أبو ظبي ومطار الفجيرة الدولي، تحصل على تسهيلات أيضاً في عدد من الموانئ البحرية كميناء زايد وميناءي رشيد وجبل علي في دبي وميناء الفجيرة ويتواجد فيها نحو 1800 عسكري أميركي.

## 7- القواعد الأميركية في العراق

يقع العراق تحت الاحتلال الأميركي مع بروز 4 قواعد رئيسة في مطار بغداد الدولي وفي منطقة الناصرية، وقاعدة قرب الحدود الأردنية حيث يوجد مهبط ضخم للطائرات، وقاعدة في شمال العراق في المنطقة الكردية؛ وفي نهاية العام 2011 أنهت الولايات المتحدة انسحابها من العراق وفق اتفاقية وضعت بين البلدين، على أن تحتفظ اعتباراً من عام 2012 بعدد من المدربين يقومون بتدريب الجيش العراقي على استخدام الأسلحة والآليات العسكرية الجديدة خصوصاً الأميركية الصنع.

هذه الشبكة من القواعد العسكرية، وكلها بموجب اتفاقيات دفاعية بين الولايات المتحدة ودول الخليج العربية، تجعل الولايات المتحدة الأميركية قادرة على الحركة بحرية واسعة في مواجهة ما تسمّيه تهديداً لأمنها القومي والانقضاض على مصادر التهديد لهذا

الأمـن، وجميعهـا ستسـتخدم فـي حـال تعرضـت إيـران لضربـة عسـكرية مـن واشـنطن.

## الفقرة الثانية: القدرات العسكرية الإيرانية

ليست القدرة أو القوة العسكرية وحدها لدولة بعينها هي التي تحدد أو تحسم مستوى القوة لنظام تلك الدولة، فبنية القوة تُشكلها عوامل مختلفة ومتنوعة وتأخذ أشكالاً مادية ومعنوية وعسكرية.

يعتبر مدى تجانس هذه البنية أو تنافرها مؤشراً يعطي للنظام أو يحدد مدى أو درجة القوة فيه، ويحدد قدراته الإقليمية والدولية في مدى التأثر بالسياسات القائمة؛ فمستوى القوة في نظام الجمهورية الإسلامية الإيرانية يعتمد على خمس ركائز هي القوة الجيوإستراتيجية والقوة الاقتصادية والقوة البشرية والقوة المعنوية والقوة العسكرية.

### أولاً: القوة الجيوإستراتيجية

المقصود بالقوة الجيوإستراتيجية أهمية الموقع الجغرافي لإيران دولياً وإقليمياً، وطبيعة هذا الموقع وحجمه، وكيفية توظيف كل ذلك في التوازنات الإستراتيجية الدولية بكفاءة وفعالية. تبلغ مساحة إيران حوالى 1684000 كلم مربع، ما يعني أن أراضيها أكبر من أراضي فرنسا وألمانيا وهولندا والبرتغال مجتمعة.

إذا علمنـا أن مجمـوع مسـاحة دول الخليـج (إيـران العـراق السـعودية

قطـر الإمـارات عُمـان البحريـن الكويـت) تبلـغ حوالـى 4916104 كيلـو متـر مربـع[1]، فـإن إيـران تحتـل حوالـى 34 % مـن إجمالـي تلـك المسـاحة، وهـي تتمتـع بمسـاحات واسـعة مـن الأراضـي الزراعيـة، ولديهـا مـوارد مائيـة مرتفعـة، بالإضافـة إلـى تنـوع البيئـة الجغرافيـة، والمنـاخ، ممـا يـؤدي إلـى تنـوع المحاصيـل والمنتجـات الزراعيـة.

يوجد في إيران عدد من الأنهار أهمها نهر كارون الذي يبلغ طوله 890 كيلومتراً، ونهر أزس الذي يجري شمال البلاد على الحدود مع الاتحاد السوفياتي السابق طوله 800 كيلومتر ونهر سفيدرود وطوله 765 كيلومتراً[2]، في إيرن تمتد جبال زاغروس على مساحة 900 ميل من الحدود الأرمنية التركية حتى ميناء بندر عباس، في وسط إيران هضبتان صحراويتان غير مأهولتين هما صحراء كافر تمتد من مدينة قم في الشمال الغربي إلى الحدود الأفغانية وصحراء لوط تمتد جنوباً إلى بلوشستان.

### أ- الجغرافيا السياسية الإيرانية

تتصـل حـدود إيـران الغربيـة مـع العـراق، وتتشـكل مـن التقـاء نهـري دجلـة والفـرات، وتكثـر فيهـا المسـتنقعات، إيـران هـي صاحبـة أطـول

---

(1)إدريس، محمد السعيد، النظام الإقليمي للخليج العربي، ط1، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2000، ص125.

(2)المرجع نفسه، ص 127.

ساحل على الخليج العربي يبلغ 1200 كيلومتر ما يوازي 36 % من إجمالي طول ساحل الخليج.

يزيد من أهمية إيران الجيوإستراتيجية وقوع مضيق هرمز ضمن الساحل الإيراني، وقدرتها على التحكم به وسعيها الدائم لتوظيف الأهمية الإستراتيجية لهذا المضيق في خدمة المصالح والمكانة الوطنية الإيرانية؛ فالمضيق له المكانة الإستراتيجية الأولى بين مضائق العالم جميعها، وأمنه مرتبط بأمن النفط في الخليج الذي بدوره مرتبط بأمن الدول الصناعية.

إيران لها حدود شمالية مع ثلاث من جمهوريات آسيا الوسطى المستقلة تركمانستان، وأذربيجان، وأرمينيا، وتطل من الشمال أيضاً على بحر قزوين بشاطئ طوله حوالى 630 كيلومتراً[1] الذي من المتوقع أن يحتوي على كميات هائلة من النفط .

لإيران حدود شمالية غربية مع تركيا الدولة العضو في الحلف الأطلسي يبلغ طولها نحو 470 كيلومتراً، أمّا باكستان فتقع على حدود إيران الجنوبية الشرقية بطول 830 كيلومتراً، في حين أنّ أفغانستان تقع شرق إيران بحدود تصل إلى 850 كيلومتراً طولاً، ولإيران حدود برية مع العراق تصل إلى 1270 كيلومتراً في الطرف الغربي والجنوب الغربي لإيران[2].

(1) إدريس، محمد السعيد، مرجع سابق، ص 130.

(2) المرجع نفسه، ص 130.

إن طول الساحل الإيراني على الخليج العربي وعلى خليج عُمان يجعل منها القوة البحرية الرئيسة - بحكم الجغرافيا - التي تطل عليهما، وتتحكم بحركتهما البحرية مع المحيط الهندي. عملت إيران على الاستفادة من هذا الموقع حيث قامت بإنشاء قواعد بحرية على طول هذه الشواطئ في بندر عباس، وجزيرة خرج.

يضاف إلى ذلك أن السواحل الإيرانية تمتاز بعمق مياهها مقارنة بالجهة العربية لسواحل الخليج هذا العمق يُسهل الإبحار خصوصاً للسفن الكبيرة ويشكل نقطة جذب لها. أمّا حدود إيران البرية وتحديداً مع تركمانستان وأذربيجان فقد جعلت منها ذات أهمية عالية لروسيا لأنها تعتبر هذه المنطقة امتداداً إستراتيجياً لها، وأيضاً هذه المنطقة ذات أهمية للولايات المتحدة لأنها ترغب في إقامة قواعد عسكرية فيها، وذلك من أجل السيطرة على ثرواتها.

أمَّا حدود إيران مع أفغانستان وباكستان اللتين تقفان في القلب من منطقة جنوب آسيا حيث الاحتلال الأميركي لأفغانستان والتنافس النووي الباكستاني الهندي فإنها جعل إيران في قلب الأحداث الجارية هناك، أما حدودها مع العراق حيث الاحتلال الأميركي والعلاقات التاريخية التي تربطها مع العراق فتجعل منها صاحبة موقع مؤثر في بناء المعادلات هناك وتفكيكها.

### ب- أهمية بحر قزوين بالنسبة إلى إيران

زاد من أهمية إطلالة إيران على بحر قزوين، الدراسات التي تشير إلى أن هذا البحر وحسب تقديرات وكالة الطاقة الدولية، لديه احتياطات مثبتة من النفط تقدر بنحو15 إلى 40 مليار برميل أى ما يمثل 1.5 إلى 4 % من الاحتياطات العالمية المثبتة.

أما الاحتياطات العالمية المثبتة من الغاز الطبيعي، فتُقدر في بحر قزوين وفقاً للمصدر نفسه بنحو 67 إلى 92 تريليونات متر مكعب، إضافة إلى احتمال وجود ثمانية تريليونات أخرى، وهذا يعني أنها تمثل نحو 6 % إلى 7 % من الاحتياطات العالمية من الغاز.

## ثانياً: القوة الاقتصادية

تعتمد القوة الاقتصادية الإيرانية بشكل أساسي على تصدير النفط والغاز، وهي دولة عضو ومؤسس في منظمة الدول المصدرة للبترول (OPEC)؛ فإيران تمتلك احتياطات هائلة من النفط تقدر بـ 137.6 مليار برميل من النفط الخام حسب إحصاءات 2010 أي ما يعادل 10% من احتياط العالم وتنتج نحو 4 ملايين برميل يومياً.

تمتلك إيران حوالى ألف تريليون قدم مكعب من الغاز الطبيعي، وتنتج نحو 207 تريليون قدم مكعب سنوياً. هذه الأرقام تدفعها إلى مصاف الدول الإقليمية والعالمية وتجعل منها قوة اقتصادية وسياسية مهمة، بحيث تُعتبر رابع أكبر دولة مصدرة للنفط في العالم بعد

السعودية، وروسيا، والإمارات العربية المتحدة، وثالث أكبر دولة لها احتياطات نفطية بعد السعودية، وكندا، وثاني دولة تحتضن أراضيها احتياط الغاز بعد روسيا.

تشير آخر الإحصاءات الصادرة عن البنك الدولي، أنّ إجمالي الناتج المحلي الإيراني، بلغ 286 مليار دولار عام 2007، وبلغ نصيب الفرد من إجمالي الدخل القومي للعام نفسه 3540 دولاراً أميركياً.

بلغ الناتج المحلي الإجمالي عام 2008 حوالى 345 مليار دولار وبلغ نصيب الفرد 4732 دولاراً، وكذلك بلغ الناتج المحلي في عام 2009 نحو 361 مليار دولار مع توقع أن يبلغ 4167 مليار دولار عام 2010، وهناك توقعات ترجح ارتفاعه ليصل إلى 7019 في العام 2013.

بلغت نسبة النمو 6،6 % حسب إحصاءات صندوق النقد الدولي عام 2007، وفي العام 2008 بلغت 67 %أما في العام 2009، وحسب الصندوق النقد عينه فقد بلغت 23 %. ويبلغ نصيب الإنتاج الزراعي من إجمالي الناتج القومي حوالى 11 % .

يتميز قطاع الصناعة بتنوعه فهو يضم صناعة المواد الغذائية، وصناعة النسيج، والملابس الجاهزة، والجلود، وصناعات الآلآت، والمعدات المعدنية، والصناعات الثقيلة، والبتروكيماويات، وصناعة السيارات، والصناعات النفطية، والتي تسهم بحوالى 45 %من إجمالي الدخل العام.

يسيطر القطاع العام على أكثر من 60 % من الاقتصاد والذي

يـدار مركزيـاً وبصـورة مباشـرة مـن الدولـة، ويعانـي الاقتصـاد الإيرانـي مـن البطالـة التـي تصـل نسـبتها إلـى 11 % ونسـبة تضخـم بلغـت عـام 2009 حوالـى 135 %. وبلغـت ديـون إيـران الخارجيـة عـام 2009 مـا يسـاوي 187 مليـار دولار أي مـا يـوازي 52 % مـن إجمالـي الناتـج المحلـي.

وصل معدل التضخم إلى 104 % في 20 نيسان 2010 حسب تصريحات حاكم البنك المركزي الإيراني. ويعتمد الاقتصاد الإيراني بشكل رئيسي علـى صادراته من النفط والغـاز والتي شكلت حـوالى 70 % من العائدات الحكومية في العام 2008 .

## ثالثاً: القوة البشرية

تشمل القوة البشرية حجم السكان وخصائصهم وكيفية التوزيع الجغرافي، وهي عوامل لها حساباتها في مدى القوة الوطنية للدولة. على الرغم من أن حجم السكان الكبير قد لا يؤمن الفعالية الدولية فإن الدول ذات الحجم السكاني الصغير هي عادة أقل فعالية على الساحة الدولية. على الرغم من ذلك يبقى حجم السكان مؤشراً كافياً للقوة وإن كانت كيفية تكوين السكان ومدى تماسكهم الاجتماعي ومستوى تعليمهم ومهارتهم لها أهمية في التمييز بين الدول[1].

يبلـغ عـدد سـكان إيـران نحـو 72 مليـون نسـمة ويبلـغ معـدل النمـو السـكاني السـنوي قبـل الثـورة حوالـى 27 % . سـعت الجمهوريـة الإسـلامية

(1) إدريس، محمد السعيد، مرجع سابق، ص 87.

بعـد الثـورة إلـى بنـاء دولـة فتيـة سـكانياً فارتفـع معـدل النمـو السـكاني إلـى 4 % خـلال عقـد الثمانينيـات أي فتـرة الحـرب مـع العـراق.

لاحقاً واجهت إيران مشكلة الزيادة السكانية التي تفوقت على معدلات النمو، فاتخذت الدولة سلسلة من الإجـراءات أدت إلى انخفاض معدل النمو السكاني السنوي بعد العام 2000 من 4 % إلى 1.5 %. بلغ معدل النمو السكاني في إيران حسب ما أعلن نائب وزير الداخلية رئيس مؤسسة الأحوال المدنية محمد كاظمي نحو1.6 % عام 2009 – 2010.

أعلن الرئيس الإيراني محمود أحمدي نجاد بعد انتخابه مباشرة، برنامجاً طموحاً للتشجيع على الإنجاب، في رغبة واضحة لزيادة عدد السكان وفق خطة مدروسة لتصل حتى 150 مليون نسمة[1]. يغلب على السكان في إيران عنصر الشباب فيوجد أكثر من 60 % من الشعب الإيراني دون الـ 25 عاماً.

يتكـون السـكان مـن عـدد مـن الأعـراق والقوميـات منهـا: الفـرس، التركمـان أو الأذربيجانيـون، الأكـراد، الجيـلاك، المازنـدان، اللـور، العـرب، والبلوش،والديانـات الرسـمية مثـل الإسـلامية، واليهوديـة، والمسـيحية، والدينـات غيـر الرسـمية مثـل البهائيـة، الزرادشـتية. ووفـق تقديـرات الحكومـة الإيرانيـة فـإن 66 %مـن الشـعب الإيرانـي مـن العـرق

(1) جريدة الشرق الأوسط، لندن، 29يوليو / تموز، 2010، العدد 11566.

الفارسـي و25 % مـن التركمـان أو العـرق التركـي و5 % مـن العـرق الكـردي و4 % مـن العـرق العربـي. كمـا تنقسـم هـذه القـوة البشـرية بيـن 95 % من المسـلمين الشـيعة و4 % مـن المسـلمين السـنة إلـى 1 % مـن الزرادشـتيين والمسـيحيين واليهـود والبهائييـن[1].

معظم السكان من الأقليات في إيران يقطنون المناطق الحدودية؛ العرب في الجنوب والجنوب الغربي والبلوش في الجنوب والجنوب الشرقي والتركمان في الشمال والشمال الشرقي والأذريون في الشمال والشمال الغربي والأكراد في الغرب. ويوجد في إيران اللغات الفارسية التي يتحدثها أكثرية السكان، وكذلك اللغات التركية و الكردية و العربية إضافة إلى لغات أخرى.

### رابعاً: القوة المعنوية

تعني القوة المعنوية المنزلة أو المكانة الدولية لدولة بعينها، لذلك فإنّ إيران تتمتع بمنزلة دولية ومكانة مرموقة تستمدها من موقع جغرافي إستراتيجي، وثروة بترولية ضخمة، واحتياط من النفط والغاز يتزايد عاماً بعد عام مما يجعل منها محط أنظار دول المركز الرأسمالي الصناعية وعلى رأسها الولايات المتحدة ودول أوروبا.

لإيـران عراقـة فـي التاريـخ والحضـارة تمتـد جذورهـا إلـى أكثـر مـن 2500 سـنة قبـل الميـلاد، حيـث كان للحضـارة فارسـية دور أساسـي فـي بنيـة

(1) إدريس، محمد السعيد، مرجع سابق، ص 158.

الحضارة الإنسانية، ثم جاء الغزو العربي الإسلامي عام 633م الذي نقل إيران من مرحلة حضارية إلى أخرى. في العام 1502م ظهرت الدولة الصفاوية، وأسهمت جميع هذه المراحل ببناء الشخصية المعنوية للدولة الإيرانية.

يضاف إلى ذلك أن اكتشاف النفط والصراع المحتدم الذي دار حوله في النصف الأول من القرن العشرين، ولا يزال بين مختلف دول العالم، أدى إلى إضافات على شخصية الدولة، حتى أنه من الواضح أن الدولة الإيرانية المعاصرة نتاج لتاريخ إيران الحديث[1].

تتميز إيران بأنها تمتلك عناصر متنوعة للقوة المعنوية أبرزها العامل التاريخي، والجيوإستراتيجي، والعامل الإيديولوجي، والعقائدي، وقد اختلف توظيف هذه العوامل باختلاف النظام السياسي الحاكم وطبيعته وأولوياته.

النظام الإمبراطوري في عهد الشاه محمد رضا بهلوي أعطى اهتماماً كبيراً للعامل التاريخي والجيوإستراتيجي، واهتم بدرجة أقل بالعامل العقائدي والديني حيث ربط بين نظامه وأمجاد الأمبراطورية الفارسية ورموزها التاريخية، كما سعى الشاه إلى توظيف العامل الجيوإستراتيجي معتمداً على القوة المادية والعسكرية لاكتساب المزيد من المكانة والأهمية في منطقة الخليج.

بعد سقوط النظام الأمبراطوري وقيام نظام جمهوري إسلامي

(1) هوليداي، فريد، مقدمات الثورة في إيران، ط1، دار إبن خلدون، بيروت، 1979، ص46.

تبدلت الأولويات في عوامل القوة المعنوية، فقد أعطى النظام الجديد الأولوية للدعوة الإسلامية العالمية وتراجع العامل التاريخي، وبالذات من منظوره المجوسي-الفارسي كثيراً إلى الوراء واحتلت المكانة الجيوإستراتيجية الإيرانية المرتبة الثانية[1].

راحت إيران تعمل من أجل الابتعاد عن الميول القومية التي شوهت ثقافة إيران، وعلى تعزيز نظامها السياسي بروافد إسلامية معتبرة الإسلام مصدر فخرها الأساسي، واعتبرت نفسها صاحبة دعوة إسلامية عالمية ودعت إلى ثورة المستضعفين ضد المستكبرين.

## خامساً: القوة العسكرية

تبرز أخيراً القوة العسكرية الإيرانية وهي مبنية حسب التصريحات الإيرانية على إستراتيجية عسكرية دفاعية هدفها مواجهة محاولات الولايات المتحدة الرامية إلى تطويقها والإطباق على النظام الإسلامي فيها، وتُرجم ذلك باحتلال العراق 2003، واحتلال أفغانستان عام 2001 وإقامة سلسلة من القواعد العسكرية في دول الجوار الإقليمي المحيطة بها.

وتؤكد إيران أن سلاحها للردع وليس للتخويف، وتعتبر أن أمن الخليج مسؤولية الدول المطلة عليه، وتطالب باستبعاد الوجود الأجنبي منه، وهي تعتبر أن هذا الوجود هدفه حماية المصالح الغربية، وليس حماية أمن المنطقة والحفاظ عليها. دراسة القدرة العسكرية الإيرانية

(1) إدريس، محمد السعيد، مرجع سابق، ص 178.

ستشـــمل دراســـة القـــوة العســـكرية البشـــرية وتوزعهـــا، والإنفـــاق العســـكري الإيرانـــي وأنظمـــة التســـلح المتنوعـــة.

فيما يتعلق بالقوة البشرية العسكرية الإيرانية فإيران تملك أكبر الجيوش في منطقة الخليج العربي. بعد انتصار الثورة الإسلامية عام 1979 تعرضت القوات المسلحة الإيرانية لخسائر متعددة خصوصاً في الجيش، وذلك بسبب حالة التصفيات الواسعة التي حصلت في صفوفه باعتباره مصدر ثقة الشاه وقوته.

أتت الحرب مع العراق، والتي استمرت نحو 8 سنوات لتزيد من خسائر الجيش الإيراني على صعيد العدد والعتاد، وبعد ذلك راحت إيران تعمل على معالجة الخسائر التي حلت بجيشها وعملت على تحديث قواتها المسلحة وتطويرها، وساعدها على ذلك نسبة الشباب المرتفعة في البنية السكانية.

تمكنت إيران من بناء قوة عسكرية رائدة ومتكاملة وزادت قدرات نوعية عليها توزعت عام 2008 على الشكل التالي:

يبلغ عديد الجيش النظامي نحو500 ألف، وأفراد الاحتياط 220 ألفاً وأفراد الحرس الثوري 300 ألف، وأفراد قوات التعبئة (الباسيج) 13 مليوناً وهم من الطلاب المتطوعين والمدنيين على اختلاف أعمارهم[1].

---

(1) جريدة الأخبار، بيروت، السبت 20 كانون الأول / ديسمبر.

## أ- الإنفاق العسكري الإيراني

الإنفاق العسكري يُصنف باعتباره أبرز مؤشرات القوة العسكرية، ويؤشر لمدى درجة التطور في البنية العسكرية لدولة ما، وهو يعكس حجم التهديدات والمخاطر التي تواجه تلك الدولة أو النظام. الإنفاق العسكري مرتبط بالقدرة الاقتصادية للدولة، وبمواردها الطبيعية، وتقدمها وإنجازها الاقتصادي.

شهد الإنفاق العسكري الإيراني ارتفاعاً ملحوظاً في الثمانينيات نتيجة الحرب العراقية الإيرانية 1980-1988، وبعد انتهاء تلك الحرب تفاوت هذا الإنفاق فبلغ عام 1989 نحو 24 % من إجمالي الناتج المحلي وبلغ 29 % من إجمالي الناتج المحلي عام 2007. ووصل عام 2008 إلى 917 مليار دولار أي ما يوازي حوالى 5 % من الميزانية العامة للحكومة[1]، وترتبط تلك الزيادة بارتفاع صادرات النفط وزيادت أسعارها عالمياً.

يسجل الإنفاق العسكري ارتفاعاً ملحوظاً في منطقة الخليج العربي، يعبر عنه بصفقات عسكرية شملت مختلف أنواع الأسلحة قامت بعقدها هذه الدول وعلى رأسها العربية السعودية مع الإشارة إلى أن مستوى الإنفاق العسكري في منطقة الخليج أخذ في التصاعد في السنوات الماضية.

---

(1) جريدة الأخبار، بيروت، مرجع سابق.

يذكر كتاب «التسلح ونزع السلاح والأمـن الدولي: الكتاب السنوي، سيبري،2009» ،أن الإنفاق العسكري في منطقة الشرق الأوسط ارتفع من 486 مليار دولار في العام 1999 إلى 756 ملياراً في العام 2008، أي بزيادة بلغت نسبتها 56 % .

احتلت الولايات المتحدة المرتبة الأولى على الصعيد العالمي من حيث الإنفاق العسكري للعام 2008 إذ بلغ إجمالي إنفاقها 607 مليارات دولار من مجموع 1464 مليار دولار هو كل ما ينفقه العالم على التسلح بحيث يتحمل الفرد هناك عبئاً سنوياً مقداره 1976 دولاراً.

تحتل المملكة العربية السعودية المرتبة الثانية لكلفة الإنفاق وتحمل العبء الفردي، فهي التي وصل عبء الفرد فيها إلى 1511 دولاراً، وبإنفاق إجمالي سنوي قدره 382 مليار دولار[1]. أمّا أنظمة التسلح فتشمل كميات الأسلحة وأنواعها ودرجة تكاملها وهي من المؤشرات الأساسية لقياس القوة العسكرية، ويدخل ضمنها تجارة السلاح وسباق التسلح وهو الوجه الآخر للإنفاق العسكري[2].

### ب- تطور القدرات العسكرية الإيرانية

أولـت إيـران اهتمامـاً عاليـاً لتطويـر قدراتهـا العسـكرية فـي أواخـر

(1) حطيط، أمين، التسلح ونزع السلاح والأمن الدولي: الكتاب السنوي 2009، مجلة المستقبل العربي، آيار / مايو2010، العدد 375، ص 166.

(2) إدريس، محمد السعيد، مرجع سابق، ص 170.

التسـعينيات مـن القـرن الماضـي واسـتطاعت أن تضاعـف قدراتهـا الذاتيـة مـن أجـل إنتـاج بعـض الأسـلحة وتطويرهـا، واسـتطاعت أن تحصـل علـى أسـلحة وخبـرات تكنولوجيـة متنوعـة مـن روسـيا والصيـن وكوريـا الشـمالية.

### 1- الصواريخ الباليستية

تملك إيران أعداداً كبيرة من الصواريخ الباليستية مثل الصاروخ «سكود - ي» ونسخته المعدلة المصنوعة في كوريا الشمالية، الذي يبلغ مداه من 290-310 كلم ويزن رأسه الحربي 800 كلغ، «والصاروخ الصيني سي.أس.أس8-» كما نجحت في الحصول على منظومة صواريخ أحدث وأطول مدى مصنوعة في كوريا الشمالية تعرف بإسم سكود-س يصل مداها إلى 500 كلم ويزن رأسها الحربي 500 كلغ[1].

تملـك إيـران ترسـانة مـن القذائـف المضـادة للسـفن ومنهـا الصـاروخ الصينـي سـيلك ورم إتـش واي - 2 الـذي أدخلـت عليـه العديـد مـن التعديـلات للتحكـم والتوجيـه، ويتـراوح مـداه بين«85-100كلـم» كمـا وأنتجـت نسـخة أبعـد مـدى مـن هـذا الصـاروخ وأطلقـت عليـه اسـم رعـد أس أس أن - 4 القـادر علـى القيـام بمنـاورات مراوغـة أثنـاء مرحلتـه النهائيـة مـن الطيـران. ويعتبـر هـذا الصـاروخ مدمـراً حتـى للسـفن الكبيـرة

(1) المرجع نفسه، ص 170.

خصوصاً بعد تجهيزه برأس حربي هائل يصل وزنه إلى 500 كلغ[1] .

طورت إيران صواريخ « النور» المضادة للسفن وهي نسخة عن الصاروخ الصيني س- 802 برأس حربي يزن 155 كلغ بحيث أصبح مداه أكبر وقدرات توجيهه أكثر دقة، وهي تنشر هذا الصاروخ في مناطقها الساحلية وجزرها ومنها جزيرة « قشم» الإستراتيجية، وتملك إيران بموازاة ذلك صواريخ سجيل أف إل- 10 ونصر-1،المنتجة محلياً وهي نسخ من الصاروخ الصيني المضاد للسفن جي جي/تي إل6-بي الذي يصل أقصى مدى له إلى 35 كيلومتراً.

تملك طهران سلسلة من صواريخ قصر (Kosar) وهي قصر1- ويصل أقصى مدى له إلى 15 كلم مع رأس حربي زنة 20كلغ، وقصر2- الذي يصل مداه إلى 18 كلم، و قصر3- الذي يصل مداه أكثر من 25 كيلومتراً مع رأس حربي زنة 120 كلغ. وتمتلك إيران قاذفة الصواريخ المتعددة الصغيرة 107 ملليمتر ذات 10 و 11 و 12 و 19 فوهة لمدى يصل إلى نحو 85 كلم.

تملك إيران نظام الصواريخ البحري فلق2- ذا الثماني فوهات 333 ملليمتر الذي يصل مداه إلى 10 كلم، وتملك أيضاً صواريخ فجر-3 التي يصل مداها إلى 43 كلم وزنة رأسها الحربي حوالى 85 كلغ. أما

(1) Haghshenass, Fariborz, Iran's Asymmetric Naval Warfare, the Washington institute for near east policy, September 2008 p. 14, 28 November 2010.

صاروخ فجر5- فيصل مداه إلى 75 كلم وتبلغ زنة رأسه الحربي 170 كلغ(1).

أعلنت إيران أنها تملك صاروخ نصر1- المضاد للسفن وهو صاروخ قصير المدى قادر على تدمير أهداف من ثلاثة آلاف طن كما قامت في نيسان/آبريل 2006 في اختبار طوربيد «حوت» الذي تبلغ سرعته تحت الماء 100 متر في الثانية أي ما يعادل 360 كيلومتراً في الساعة وهو قادر على ضرب السفن الحربية، وتبلغ سرعة «حوت» سرعة الصاروخ «في آي 111» نفسه الذي طورته روسيا عام 1995 والذي يعتبر الأسرع في العالم.

دشنت إيران خط إنتاج لنوعين من الطوربيدات من طراز 533 و324 ملليمتر الموجهة، بالإضافة إلى طوربيد مصمم خصوصاً لاستهداف الغواصات والسفن في مضيق هرمز.

### 2- الغواصات

تملك إيران ثلاث غواصات من طراز كيلو 877 تتمركز في ميناء بندر عباس حيث تتواجد معظم قطع الأسطول الإيراني، هذه الغواصات تمنح إيران القدرة على استخدام مياه الخليج العربي وخليج عُمان وتقلل من تعرضها لهجمات الطائرات والسفن ويمكنها

(1) Haghshenass, Fariborz, op. cit. P. 15.

نظراً لصغر حجمها من الاختباء في المياه الضحلة بالقرب من مضيق هرمز ويمكن استخدامها لإطلاق الطوربيدات أو زرع الألغام قرب الموانئ أو في طريق الناقلات البطيئة[1].

بالإضافة إلى ذلك لدى إيران أربع غواصات أخرى صغيرة محلية الصنع مثل غواصة «غدير» التي تستطيع حمل طوربيدين 533 ميلمتر،وغواصة ناهانج1- وهذه الغواصات تتحرك بشكل دائم في الخليج العربي وأبرز مهامها تكمن في زرع الألغام وعمليات عرقلة حركة الشحن[2].

### 3- الألغام البحرية

لدى إيران مجموعة متنوعة من الألغام البحرية بينها لغم «صدف1-» المربوط في القاع وهو محلي الصنع يستند إلى التصميم الروسي العتيق إم8-، والألغام المربوطة ذات التأثير السفلي المدمجة مغناطيسياً، والألغام الممغنطة التي تلصق بالسفن، كما تستخدم الألغام الجارية، والألغام التي يتحكم بها من بعد[3].

أخطر الألغام في الترسانة البحرية الإيرانية هي ألغام «إي أم 52» صينية الصنع، التي حصلت عليها إيران منتصف التسعينيات من القرن

(1) إدريس، محمد السعيد، مرجع سابق، ص 175.

(2) إدريس، محمد السعيد، مرجع سابق، ص 175.

(3) المرجع نفسه، ص 175.

الماضـي، وهـذا النـوع مـن الألغـام مخصـص لإغـراق القطـع البحريـة الكبيـرة كحامـلات الطائـرات، وتحتـاج إيـران إلـى حوالـى 300 لغـم فقـط لإغـلاق مضيـق هرمـز.

#### 4- السفن الحربية

تملك إيران مدمرة حربية يطلق عليها اسم «جمران» مجهزة برادارات حديثة وقدرات حربية الكترونية ومزودة بصواريخ بعيدة المدى وصواريخ مضادة للسفن وصواريخ أرض - جو، ومزودة أيضاً بطوربيدات ومدفعية بحرية حديثة ومهبط للمروحيات، تزن 1400طن. وقد أعلنت إيران في العام 2007 عن صنعها بارجة حربية أطلقت عليها اسم «موج» وهي قادرة على ضرب أهداف عديدة في وقت واحد، فوق وتحت سطح الماء، وفي الجو، ويمكن استخدامها في الحرب الإلكترونية.

لدى إيران سفينة حربية بريطانية الصنع تزن3500 طن من فئة باتل تسمى دامافاند وتملك أيضاً ثلاث فرقاطات بريطانية الصنع طراز فوسبر مارك أس من فئة سام وتسمى الفائد والبورز وسابالان وتزن كل واحدة منها 1540، طناً ولديها أيضاً طرادان أميركيان من طراز بي أف103- فئة بياندور ويطلق عليهما البياندور والنجدي.

تضـم البحريـة الإيرانيـة تسـع سـفن كبيـرة للدوريـة والهجـوم السـريع، ثـلاث سـفن منهـا للهجـوم السـريع «فئـة شـاهد» مـن كوريـا الشـمالية وثـلاث

سـفن أميركيـة كبيـرة للدوريـة كيـب وثـلاث سـفن كبيـرة مطـورة فئـة بـي أم-71. كمـا تملـك العديـد مـن القطـع البرمائيـة تشـمل أربـع سـفن دعـم برمائـي للإنـزال مـن فئـة «هنجـام لارك» وثـلاث سـفن للإنـزال مـن صنـع كوريا الشـمالية مـن فئـة « إيـران هـروز» وسـفينة إنـزال واحـدة مـن طـراز إيـران والعديـد مـن سـفن الإنـزال ذات الأحجـام والأوزان المختلفـة.

وأعلن قائد سلاح البحرية في الجيش الإيراني الأدميرال حبيب الله ساري في 16 شباط 2010 « بأن سلاح البحرية الإيراني استطاع الاكتفاء الذاتي في مجال إنتاج الأجهزة البحرية المتطورة وأضاف إنّ إيران تنتج حالياً بوارج مجهزة بأنظمة صاروخية متطورة مثل أنظمة صواريخ «بيان» « وجوشن» «ودرقش».

**5- الزوارق السريعة**

أكثر ما يجعل القدرات العسكرية للبحرية الإيرانية فعالة ومؤثرة هي الزوارق السريعة المسلحة بالصواريخ، والقادرة على زرع الألغام البحرية وتستطيع حمل مدفع رشاش، كما حصلت إيران على زوارق الهجوم السريع الصغيرة ومتوسطة الحجم وطورتها في السنوات العشر الأخيرة.

وتملـك زورقـاً مـن نـوع عاشـوراء المطـور محليـاً وهوقـادر علـى حمـل قاذفـات الصواريـخ وأسـلحة رشاشـة ثقيلـة وهنـاك زوارق مـن أنـواع الطـارق (وهـو قـارب بوضمـار السـويدي السـريع) وزوارق ذو القـادر، وذو

الجنـة وزوارق الدوريـة مـن طـراز بهمـان القـادرة علـى حمـل الطوربيـدات وقاذفـات الصواريـخ وزرع الألغـام، وزوارق ذو الفقـار وأزاراخـش، وزوارق الهجـوم السـريع مـن طـراز تونـدار.

بالإضافة إلى ذلك تملك إيران الزورق الكوري الشمالي 16-IPS وزوارق الطوربيدات 18-IPS [1]. وتعد الـزوارق السريعة الصغيرة التي تفوق سرعتها 100كيلومتر في الساعة وسيلة فعالة للتعامل مع القطع البحرية الكبيرة، وتعتبر إيران واحدة من خمس دول في العالم القادرة على إنتاجها.

يُقدر ما تملكه إيران من هذه الزوارق بحوالى ثلاثة آلاف قارب. وتتركز القواعد البحرية الإيرانية في الخليج قرب العديد من القنوات الرئيسية للنقل البحري كما يتمركز بعضها قرب مضيق هرمز.

### 6- القوة الجوية

القوة الجوية الإيرانية تعرضت لخسائر فادحة مع فرض حظر توريد الأسلحة الأميركية وقطع الغيار إليها مما انعكس سلباً على الطائرات الإيرانية المصنوعة في الولايات المتحدة فراحت تعمل على تعويض الخسائر الناتجة عن ذلك عبر تأمين مصادر أخرى بديلة عن السلاح الغربي، فوجدت ضالتها في روسيا والصين وكوريا الشمالية.

مـن ناحيـة أخـرى عملـت علـى الاعتمـاد علـى الـذات فـي إصـلاح

(1) Haghshenass, Fariborz, op. cit. P. 12.

وتنظيـم وتشـغيل أنظمتهـا العسـكرية بحيـث أصبحـت قواتهـا الجويـة تملـك العديـد مـن الأسـلحة المتطـورة كالقنابـل الذكيـة وصواريـخ جـو جـو مثـل فاطـر وسـجيل وصواريـخ جـو أرض مثـل «قـدر» «وسـتار» وهـي كلهـا موجهـة بالليـزر، كمـا اسـتطاعت إنتـاج طائـرة « تـزارق» وهـي مخصصـة للتدريـب، وطائـرة «سـافا» وهـي مـن الطـراز المقاتـل.

تملك إيران العديد من طائرات « ميغ 29 و21 «وسوخوي» «وتي يو أم» «وتي يو» والتي حصلت عليها من روسيا إضافة إلى العديد من أسلحة الطيران التابعة للقوات البحرية والتي تتكون من 12 طائرة سوخوي، و15 طائرة هجوم أرض « توكاتو اي إم سي 312 » علاوة على عدد من مقاتلات « الفانتوم إف – ع » وسوخوي 24 المسلحة بصواريخ النور المضادة للسفن.

كذلك تملك العديد من المروحيات المجهزة بمعدات للرؤية الليلية وتحتفظ أيضاً بأنواع مختلفة من الطائرات من دون طيار منتجة محلياً قادرة على حمل صواريخ وقنابل[1].

## 7- القواعد العسكرية الإيرانية

تمتلـك إيـران العديـد مـن القواعـد العسـكرية البحريـة مثـل قاعـدة الشـهيد باهنـور البحريـة ومحطـة بنـدر عبـاس البحريـة الجويـة، وقاعـدة الشـهيد ماهلاثاتـي البحريـة ومحطـة بوشـهر البحريـة الجويـة، وقاعـدة

(1) Haghshenass,Fariborz, op. cit. P. 17.

أرفانـد البحريـة للمراقبـة فـي شـط العـرب وقاعـدة الإمـام علـي البحريـة فـي شـهبار وبنـدر ظاهـري وجاسـك.

## 8- الصفقات العسكرية الإيرانية

قامت إيران بعقد العديد من صفقات السلاح خصوصاً مع روسيا وأهمها عام 2005 حيث وقَّعت إيران وروسيا عقد تسليح ضخماً بقيمة مليار و 400 مليون دولار تلقت طهران بموجبة 29 منظومة صواريخ للدفاع الجوي من طراز «تور – إم – 1»، وتقوم موسكو بموجبه بتحديث الطائرات الإيرانية العسكرية من طراز « سوخوي 24» وميغ – 29 [1].

قدمت الصين إلى إيران السلاح والخبرة في آن، ومن بينها الصواريخ المضادة للسفن والتكنولوجيا المرتبطة بها، وكما قدمت مساعدة تقنية في البرنامج الصاروخي البالستي (الصواريخ الطويلة المدى القادرة على حمل رؤوس نووية)[2].

يبقـى كل مـا ذكـر عـن قـدرات إيـران العسـكرية هـو الأمـر المعلـن والمعـروف، أمـا القـدرات العسـكرية الإيرانيـة علـى وجـه التحديـد مـن الصعوبـة التعـرف إليهـا، وذلـك لغيـاب المعلومـات الدقيقـة عـن موازنتهـا العسـكرية السـنوية، وصفقـات السـلاح التـي تبرمهـا مـع الخـارج، وحجـم

(1) جريدة السفير، بيروت، العدد 10857، 2007.

(2) جريدة السفير، بيروت، مرجع سابق.

إنتاجها الداخلي؛ كل هذه السرية في القدرات العسكرية الإيرانية تدفع الولايات المتحدة إلى التردد في الإقدام على عمل عسكري مباشر ضدها نظراً لغموض النتائج.

على الرغم من السيناريوهات المتوقعة للمواجهة بين الطرفين حيث سيكون مسرحها من شط العرب إلى خليج عُمان، وستكون محطات النفط وموانئه وناقلاته عرضةً للصواريخ وتحت مرمى النيران الإيرانية، وستكون القوات العسكرية الأميركية في كل الخليج وخصوصاً في قطر والبحرين عرضة للتهديد الإيراني- هذا في حال تعرضت للهجوم على منشآتها النووية.

بالنسبة إلى مضيق هرمز، ستعمل إيران على إغلاقه خصوصاً إذا مُنعت السفن الإيرانية من استعمال هذا الممر المائي، وفي أدنى المستويات ستقوم إيران بفرض قيود على حركة المرور فيه وهذا ما سيدفع إلى تعقيدات أكثر على الصعيد الدولي.

## المبحث الثاني: مضيق هرمز والأمن والاستقرار في منطقة الخليج

الأمن والاستقرار في منطقة الخليج مرتبطان ارتباطاً عضوياً بالأمن في مضيق هرمز؛ فمنذ أن كان المضيق ممراً تجارياً لحركة التوابل في زمن ما قبل الميلاد، في أيام الإمبراطورية الرومانية، وفي فترة العصور الوسطى، كان له الدور الأساسي في العلاقات ما بين الشرق والغرب.

تنقسم الطرق البحرية القديمة التي تعبرها التوابل-هي بمثابة الشرايين الاقتصادية للعالم في تلك المراحل والتي تصل الهند ومنطقة جنوب شرق أسيا، بدول أوروبا والبحر الأبيض المتوسط-إلى فرعين بعد أن تمر في المحيط الهندي وتعبر بحر العرب؛ الأول يتجاوز البحر الأحمر ليصل مدينة الإسكندرية، ثم يتم نقل البضائع عبر السفن إلى أوروبا، أما الطريق الثانية، فتسلك خليج عُمان ثم تعبر مضيق هرمز والخليج العربي فالعراق وسوريا، ثم شواطئ البحر المتوسط لتصل إلى أوروبا.

منذ القدم كان التنافس بين مختلف الدول الاستعمارية آنذاك للسيطرة على الطرق التجارية أو التحكم بها من أجل الحفاظ على المصالح وكسب المزيد من الفعالية والقدرات لمواجهة القوى الأخرى والإفلات من التحكم والسيطرة، فالأمبراطوريتان الرومانية والفارسية كانتا تتنافسان للسيطرة على هذه الطرق، ومن أجل ذلك نسجتا شبكة من العلاقات المحلية مع القبائل والممالك الموجودة على تلك الطرق التجارية.

اعتمـدت تلك العلاقـات علـى الدبلوماسية حيناً، والقوة أحيـاناً كثيرة من أجل منع أيَّة قوة ناشئة من النمو والاستقلال وذلـك خوفاً من أن تؤثر على مصالحها، حيث أن التدخل كان دومـاً من قبل الإمبراطوريتين الرومانيـة والفارسيـة لإبعـاد السيطـرة عن هـذه الطرق التجاريـة والهيمنة عليها واحتكار الأرباح التي تأتي من تجـارة

التوابـل التي كانت في تلك الفترة تعـادل تجارة النفط في وقتنا هذا.

مع بداية الحملات الصليبية وبداية الكشوفات الجغرافية، دار صراع بين القوى الأوروبية للسيطرة على طرق التجارة هذه، والذي تصاعد مع سقوط الدولة العربية- الإسلامية في الأندلس عام 1492 وأخذ شكلاً أكثر عنفاً سواء في الصراع ما بين الدول الأوروبية الاستعمارية، أو في صراع تلك الدول مع القوى المحلية المقيمة بمحاذاة تلك الطرق.

إنّ التدخل كان عظيماً في منطقة مضيق هرمز، وأخذ أشكل الاحتلال المباشر من قبل تلك القوى، ونسج شبكة من العلاقات مع القوى المحلية الموجودة على ضفتي المضيق، من أجل فرض الأمن وتأمين مصالحها وهو لا يزال حتى أيامنا.

## الفقرة الأولى: المفاهيم المتعددة للأمن في منطقة الخليج

يتضمن مفهوم الأمن العديد من الجوانب التي تمس حياة الإنسان مباشرة، ليشمل الأمن الاجتماعي، والأمن الثقافي، والأمن الغذائي، والأمن الاقتصادي؛ على أهمية هذه المفاهيم التي تشكل جميعها عناصر تكون مفهوم الأمن، يبقى هذا الأخير طاغياً في العلاقات الدولية خصوصاً عند البحث عن أماكن وبؤر التوتر في العالم.

الأمـن العسـكري يتعلـق بالقـوة العسـكرية القـادرة فـي حـال تأمينهـا علـى مواجهـة الاعتـداءات الخارجيـة وتوسـيع النفـوذ وخلـق حالـة مـن

الشـعور بالأمــن والاســتقرار، والأمــن بهــذا المعنــى أي الأمــن العســكري هــو المقصـود هنـا باعتبـاره المفهـوم الـذي ينطبـق علـى الحركـة الدوليـة الكثيفـة فــي منطقــة مضيــق هرمــز وبالتالــي الخليــج العربــي.

يأخذ الأمن الشكل الوطني عندما يشمل الإجراءات التي تقدم عليها دولة ما من أجل تأمين سلامة أراضيها ودرء الأخطار الداخلية والخارجية التي قد تتعرض لها وهناك أيضاً مفهوم الأمن الجماعي « وهو نظام يعمل به بين الدول الأعضاء في الأمم المتحدة بهدف الحرص على الأمن والسلام الدوليين وفض المنازعات بالطرق السلمية، على اعتبار أن أمن كل دولة وسلامتها الإقليمية من الأمور التي تضمنها كل الدول»[1].

إنّ مفهوم الأمن شامل ومتطور ويهدف إلى صيانة الحقوق والمصالح، وتعمل الدولة على تأمينه بتقوية قدراتها العسكرية أو عبر معاهدات واتفاقيات من شأنها صيانة حقوقها والحفاظ على مصالحها؛ والأمن في الخليج مصطلح يخضع لسياسات الدول في تلك المنطقة التي تؤثر رؤيتها فيه لتحقيق مصالحها، وبما أن المصالح مختلفة اختلفت الرؤية والنظرة إليه بفعل هذه المصالح وبفعل المرحلة أو الفترة الزمنية.

---

(1) الكيالي، عبد الوهاب، الموسوعة السياسية، ج1، ط3، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 1990، ص 330.

## أولاً: البرتغاليون وسياسة الترهيب والقهر

قام البرتغاليون بفرض نظام أمني أساسه المراقبة التجارية الدقيقة، فالسفن لا تستطيع الإبحار إلا بوثيقة برتغالية عبارة عن رخصة بحرية[1]، حيث أحكم البرتغاليون سيطرتهم على أنواع التجارة كافة في الخليج ومنها تجارة الخيول العربية الأصيلة وتجارة اللؤلؤ وخصوصاً البحراني النادر منه وقاموا بالسيطرة على مصائده حول الجزر البحرانية، هذه التجارة التي كانت تدر أرباحاً هائلة أراد البرتغاليون احتكارها وأخذها من يد العرب المسلمين[2].

تركز الوجود الاستعماري البرتغالي على النقاط الإستراتيجية والتجارية والممرات المائية، و بنوا فيها المؤسسات التجارية والإدارية والعسكرية كقواعد تدير العملية التجارية باستخدام العنف المسلح؛ وتحتفظ البرتغال في تلك النقاط بسفن حربية بشكل دائم تقوم بأعمال الدورية في الخليج والمحيط الهندي لمراقبة السفن والحركة التجارية وإخضاعها ووضعها تحت السيطرة المباشرة[3].

---

(1) السلمان، محمد حميد، الغزو البرتغالي للجنوب العربي والخليج في الفترة ما بين 1507-1525م، ط1، مركز زايد للتراث والتاريخ، الإمارات العربية المتحدة، 2000، ص 185.

(2) المرجع نفسه، ص 224

(3) العيدروس، محمد حسن، سقوط الحكم البرتغالي في الخليج العربي، ط 1، دار المتنبي للطباعة والنشر، الإمارات العربية المتحدة، 1997، ص 27.

اعتمدت السياسية البرتغالية على البطش والترهيب والقهر في معاملة السكان المحليين، وعملت على ابتزاز التجار والأمراء المحليين، هذه السياسة مارستها البرتغال لفترة قرن تقريباً، وأدت في النهاية إلى الفشل. لقد كان الحكم البرتغالي للخليج العربي بداية الاستعمار الأوروبي، كما شكل بداية لضعف التجارة العربية وتدهورها ،ومهّد لظهور قوى استعمارية أوروبية جديدة متمثلة في هولندا و بريطانيا.

اندفع البرتغاليون نحو الشرق وبحاره ضمن رؤية إستراتيجية تهدف إلى السيطرة على طرق التجارة الدولية، ومنها الطريق التي تعبر مضيق هرمز فالخليج العربي ثم بلاد الشام، قبل أن تتجه إلى أوروبا، وتهدف أيضاً إلى ضرب المسلمين والسيطرة عليهم ومنعهم من التحكم في حركة التجارة ما بين الشرق والغرب، لذلك قامت سياستهم على الروح الصليبية ونشر العقيدة المسيحية في كل مكان وصلوا إليه.

أراد البرتغاليون أيضاً السيطرة على التجارة بين أوروبا والهند، وجعل القوافل البحرية تسلك رأس الرجاء الصالح، يفسر ذلك الدوافع والحوافز وراء الكشوفات الجغرافية البرتغالية البحرية.

إنّ خطايا البرتغاليين، أثناء فترة تواجدهم في الخليج لم تكن صغيرة ، وقد أدت إلى كره السكان المحليين لهم وانتهاز الفرصة السانحة لمحاربتهم، وهذا ما كان عندما طلب الفرس من البريطانيين

مساعدتهم لطرد البرتغاليين من هرمز، وهذا ما تم فعلاً، فقد سقطت هرمز عام 1622 بيد الحلف الأنجلو- فارسي، وشكل سقوطها بداية أمل لسيطرة بريطانيا على تجارة الخليج[1].

### ثانياً: الهولنديون وسياسة القوة المفرطة والعلاقات

### التجارية مع القوى المحلية

مع سقوط البرتغاليين في الخليج والمحيط الهندي آلت السيطرة إلى الهولنديين، البريطانيين، والفرنسيين الذين راحوا يتنافسون من أجل السيطرة والتحكم بطرق التجارة الدولية، ولكن مع منتصف القرن السابع عشر كانت الغلبة للهولنديين الذين أخذوا بمقارعة السيطرة البريطانية في الهند منذ بداية هذا القرن.

قام الهولنديون بتأسيس شركة الهند الشرقية الهولندية عام 1602، وراحوا أيضاً يقارعون البرتغاليين في المحيط الهندي، ومع اشتعال الحرب بين أسبانيا وإنكلترا التقت المصالح الإنكليزية - الهولندية في منطقة الخليج بحيث لعب الهولنديون دوراً رئيساً في إنهاء السيطرة البرتغالية على المنطقة؛ ومن أبرز تلك الأدوار مساهمتهم مع الإنكليز في الحرب ضد البرتغاليين وإجبارهم على التخلي عن هرمز.

(1) أندرادي، روي فيريرا، تاريخ البرتغاليين في الخليج: يوم سقطت هرمز، ترجمة عيسى أمين، ط1، مؤسسة الأيام للصحافة والطباعة والنشر والتوزيع، البحرين، 1996، ص 9.

تبين للإنكليز بعد ذلك أن حلفاءهم في هذه المعركة كانوا يعملون ضدهم في الخفاء في البلاط الفارسي، ويهدفون للاستيلاء على هرمز[1]. سيطر الهولنديون من خلال شركة الهند الشرقية الهولندية على تجارة التوابل وطرقها، وكذلك على الموانئ، وقاموا ببناء الحصون فيها وبالمحصلة خضعت لهم حركة التجار في المحيط الهندي.

اعتمد الهولنديون في سياستهم الأمنية في منطقة الخليج على القوة المفرطة، وإقامة علاقات تجارية مع مختلف القوى والقبائل المسيطرة على ضفاف الخليج، وقاموا أيضاً بمنافسة القوى المحلية بالغوص على اللؤلؤ، واستقدام المستوطنين للسيطرة على بعض الجزر مما أثار حفيظة سكان المنطقة العرب الذين ثاروا عليهم ودفعوهم للخروج من المنطقة في عام 1765 وبذلك صفا الجو للإنكليز.

**ثالثاً: الفرنسيون وفشلهم في بناء سياسة أمنية خاصة**

بقي النفوذ الفرنسي في الخليج العربي هامشياً ولم يصل إلى مرحلة بلورة نظام أمني خاص، فالإستراتيجية الفرنسية كانت تهدف إلى قطع طرق التجارة البحرية البريطانية القادمة من الهند، ومن بينها طريق هرمز- الخليج العربي، لذلك قام الفرنسيون بإنشاء شركة الهند

(1) قلعجي، قدري، الخليج العربي بحر الأساطير، ط2، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت، 1992، ص 385.

الشـرقية الفرنسـية فـي عـام 1604 التـي لـم تسـتطع أن تحقـق إنجـازاً يذكـر فـي الخليـج وكذلـك فـي الهنـد.

انتهت التجارة الفرنسية مع الموانئ الخليجية بعد حرب السنوات السبع مع بريطانيا (1756 – 1763) ثم كان عام 1770 حيث حُلت شركة الهند الشرقية الفرنسية، وبذلك انتهى الوجود الفرنسي التجاري في الهند، ولم تفلح فيما بعد جميع المحاولات الفرنسية، لا في استمالة مسقط ولا أيضاً في استمالة الفرس من أجل الوقوف في وجه السياسة البريطانية.

استطاعت بريطانيا أن تثبت وجودها في منطقة الخليج عبر رزمة من السياسات مكنتها من بسط نفوذها لفترة طويلة من الزمن بدأت مع بداية القرن التاسع عشر واستمرت حتى العام 1971 تاريخ انسحابها من السويس، هذه السيطرة البريطانية راحت تفسح الطريق أمام الولايات المتحدة الأميركية القوة الصاعدة كنتيجة مباشرة للحرب العالمية الأولى.

**رابعاً: بريطانيا وأنظمة الأمن المتعددة**

مـع بدايـة القـرن التاسـع عشـر كانـت بريطانيـا القـوة البحريـة الأقـدر والأقـوى فـي منطقـة الخليـج، واسـتطاعت أن تحجـم جميـع القـوى الأوروبيـة المنافسـة لهـا. اتجهـت بريطانيـا لتجريـد الحمـلات العسـكرية فـي وجـه القـوى المحليـة وخصوصـاً فـي وجـه القواسـم (قبيلـة عربيـة حكمـت الشـارقة ورأس الخيمـة)، وتمكنـوا مـن إنهـاء خطرهـا علـى الملاحـة عبـر

الخليج، ثم تمكنوا من السيطرة على رأس الخيمة وتدميرها عام 1820 حيث أجبرت القوى المحلية العربية على توقيع معاهدة معها[1].

حولت بريطانيا الخليج العربي تدريجاً إلى بحيرة بريطانية، حيث أدارت تلك المنطقة حكومة الهند البريطانية، واعتمدت أساليب الترهيب والترغيب في تنظيم الإدارة والشرطة، واستغلت ظروف الانقسام والفرقة بين القوى المحلية وعملت على تغذيتها[2].

اعتمدت السياسة الأمنية البريطانية على توقيع المعاهدات والاتفاقات، من أجل تأمين السيطرة وضبط أمن الخليج، ومن أجل إحكام السيطرة على التجارة البحرية، وحفظ أمن الممرات المائية التي تمر عبره؛ تعهد شيوخ القبائل في منطقة الخليج في اتفاقية السلم العامة الموقعة في رأس الخيمة عام 1820 بعدم التعرض للسفن البحرية البريطانية ووقف النزاعات البحرية[3].

عمد البريطانيون من أجل تدعيم سياستهم الأمنية، إلى إعادة تشكيل المنطقة بهدف ضرب مفهوم الوحدة التي كان الإيرانيون ينظرون إليها، لذلك فككت الساحل العربي وأعادت تشكيله سياسياً،

(1) Potter, Lawrence G., Sick, GaryG. (eds.), Security in the Persian Gulf, Origins, Obstacles, and the Search for Consensus, 1st ed, NewYork, Palgrave, 2002, p14.

(2) إبراهيم، عبد العزيز عبد الغني، حكومة الهند البريطانية والإدارة في الخليج العربي: دراسة وثائقية، ط1، دار المريخ، الرياض،1981، ص 222.

(3) العجمي، ظافر محمد، مرجع سابق، ص 86.

فمنــذ 8 كانــون الثاني/ينايــر 1820 تاريــخ اتفاقيــة رأس الخيمــة أصبــح هنــاك حــكام فــي الشــارقة، ورأس الخيمــة، ودبــي، وأبــو ظبــي، والجزيــرة الحمــراء، وأم القيويــن، والبحريــن.

تضمنت أيضاً السياسات الأمنية البريطانية التهديد باستعمال القوة وإبرازها في كل الأوقات، ولم تتردد أبداً في التدخل لضرب الحكام وعزل الشيوخ[1].

## الفقرة الثانية: الصدامات بين الولايات المتحدة الأميركية وإيران في مضيق هرمز

فرضت تطورات الحرب العراقية - الإيرانية (1980-1988) إجراءات شملت مضيق هرمز والخليج العربي تداعت لها مختلف دول العالم ورفعت من مستوى الأهمية للمضيق والخليج في معادلات الصراع الدولي بين الاتحاد السوفياتي والولايات المتحدة حيث كان القلق الرئيسي للأميركيين آنذاك تأمين خطوط الملاحة عبر المضيق، ومنع امتداد الحرب إلى تلك المنطقة، وكذلك منع الاتحاد السوفياتي من التأثير السياسي على منطقة الخليج مباشرة أو من خلال حلفائه.

(1) المرجع نفسه، ص 90.

## أولاً: حرب الناقلات

وقع الاحتكاك الأول بين إيران والولايات المتحدة في مضيق هرمز أثناء تلك الحرب، فبعد الانتصارات العراقية (1980-1982) استطاعت إيران أخذ زمام المبادرة وأعادت تجميع قواها وتمكنت من طرد القوات العراقية من أراضيها وراحت تغزو العراق وذلك بعد العام 1982، وفي آذار/مارس 1984 قرر قادة العراق توسيع نطاق الحرب بمهاجمة السفن والناقلات وعرقلة الملاحة في الخليج من وإلى إيران، وعرفت تلك المرحلة ما أطلق عليه الخبراء «حرب الناقلات»[1].

بدأ العراق بمهاجمة السفن الإيرانية النفطية، ثم هاجم السفن الأجنبية لمختلف دول العالم المتجهة من وإلى الموانئ الإيرانية، فردت إيران بمهاجمة السفن الكويتية والسعودية وجميع السفن الأجنبية المتجهة إلى الموانئ الكويتية والسعودية والمغادرة لها، وذلك على خلفية الاتفاق المبرم بين العراق والكويت والسعودية الذي تتعهد بموجبه الدولتان الخليجيتان ببيع 310 آلاف برميل من النفط يومياً لتمويل الحرب لمصلحة العراق وقد تجدد هذا الاتفاق عام [2]1987.

(1) أبو غزالة، عبد الحليم، الحرب العراقية الإيرانية : 1980-1988، ط1، مكتبة المصطفى، القاهرة، 1993، ص 126.

(2) العجمي، ظافر محمد، مرجع سابق، ص 466.

كان الهدف الرئيسي للعراق من وراء إشعال حرب الناقلات هو دفع إيران إلى إغلاق مضيق هرمز ووضعها في مواجهة المجتمع الدولي، وعلى رأسه الولايات المتحدة والدول الغربية المستفيد الأساسي من نفط الخليج، لكن إيران لم تقدم على إغلاقه لكونه الوسيلة الوحيدة المتوافرة لها لتصدير نفطها. الهدف الثاني للعراق هو دفع الدول الغربية للتدخل من أجل إنهاء الحرب خصوصاً بعد سلسلة العمليات العسكرية والضربات الناجحة التي وجهتها إليه إيران وأبرزها السيطرة على شبه جزيرة الفاو في شباط [1] 1986.

**ثانياً: الأسباب التي دفعت الولايات المتحدة للتدخل في الحرب**

أخذت حرب الناقلات تتسع، وقصفت إيران والعراق العديد من السفن الأجنبية لمختلف دول العالم، فطالبت الكويت المجتمع الدولي بالتدخل لحماية سفنها وذلك في ايلول عام [2] 1986.

تقدمت الكويت بطلب رسمي إلى الولايات المتحدة الأميركية في آذار/مارس 1987 طالبتها فيه برفع العلم الأميركي على ناقلات النفط الكويتية، فوافقت الولايات المتحدة واندفعت لحماية السفن الكويتية، خصوصاً وأنّ علم الاتحاد السوفياتي بدأ يعلو السفن

---

(1) Rajaee, Farhange. (ed.), The Iran-Iraq War: The Politics of Aggression 1st ed, USA, University Press of Florida, 1993, p 124.

(2) Metz, Helen Chapin. (ed.), Iraq A Country Study, 1sted, Washington, Kessinger Publishing llC, 1989, p 215

الكويتيـة، وبذلـك بـدأ التدخـل الأميركـي يأخـذ مجـراه العملـي فـي مضيـق هرمـز والخليـج العربـي. ويمكـن إيجـاز الأهـداف الأميركيـة مـن وراء قبـول رفـع العلـم الأميركـي علـى السـفن الكويتيـة بثلاثـة أهـداف:

أولاً: لتقفل الباب أمام أيّة فرصة لتدخل سوفياتي ممكن، خصوصاً بعد أن تقدمت الكويت بطلب إلى الاتحاد السوفياتي لحماية سفنها وموافقته على ذلك.

ثانياً: لتأسيس شرعية لوجود قواتها البحرية في الخليج.

ثالثاً: حتى لا تسمح بأيّة إمكانية لفوز إيران في الحرب الذي أصبح ممكناً بعد سلسلة الانتصارات التي حققتها عام 1986 [(1)].

منذ 1987 بدأت السفن الكويتية تبحر في مياه الخليج رافعة العلم الأميركي وبقيادة طاقم أميركي أيضاً. وبهذا التاريخ تكون الولايات المتحدة قد بدأت مرحلة التدخل المباشر في الحرب واضعة نفسها في مواجهة مع إيران التي امتنعت في البداية عن المواجهة المباشرة معها والتي ستقع فيما بعد.

### أ- الصدام بين الولايات المتحدة وإيران

راحـت إيـران تسـتعمل وسـائل أخـرى لإعاقـة حركـة الملاحـة للسـفن الأميركيـة، منهـا نشـر الألغـام البحريـة واسـتعمال الـزوارق السـريعة

(1) Tarock, Adam, The SuperPowers' Involvement in the Iran-Iraq War, 1sted , NewYork, Nova Science Publishers inc, 1998, p 132.

لمهاجمـة بعـض الناقـلات .وعندمـا قامـت إيـران بإطـلاق صـاروخ مـن صنـع صينـي مـن شـبه جزيـرة الفـاو علـى ناقلـة نفـط كويتيـة تحمـل العلـم الأميركـي فـي شـهر تشـرين الثاني/نوفمبـر عـام 1987 قامـت الولايـات المتحـدة بتدميـر منصـة بتـرول إيرانيـة[1].

اشتدت حرب الناقلات خصوصاً في النصف الثاني من العام 1987 حيث تعرضت الفرقاطة الأميركية صاموئيل روبرتس للدمار جراء تعرضها للغم إيراني، وردت الولايات المتحدة بمهاجمة منصتين (رصيفين) نفطيين لإيران، ثم قامت إيران بمهاجمة ثلاث سفن أميركية فقررت الولايات المتحدة رفع عدد قطعها البحرية في الخليج إلى 40 سفينة وأخذت قراراً بأن طائراتها ستقوم بحماية السفن المحايدة.

تصاعدت المواجهة حتى أخذت شكلاً مأسوياً في 3 تموز/يوليو عام 1988 عندما أسقطت السفينة الحربية الأميركية فنسنس طائرة مدنية إيرانية في مضيق هرمز وقتل 290 راكباً كانوا على متنها، وفي 20 آب/أغسطس 1988 وضعت الحرب أوزارها عندما وافقت إيران على قرار مجلس الأمن رقم 598.

**ب- النتائج الاقتصادية لحرب الناقلات**

أدَّت حـرب الناقـلات إلـى تخفيـض نسـبة البتـرول الإيرانـي المصـدر إلـى النصـف تقريبـاً، وانخفـض عـدد السـفن فـي ميـاه الخليـج إلـى 25 %

(1) Ibid. p.216.

وأعلنــت شــركة لويــدز للتأميــن فــي لنــدن عــن زيــادة نســبة التأميــن علــى الناقـلات المتجهــة إلــى الخليــج وتدنــت نســبة نفــط الخليــج المصــدر نحــو العالــم - وكان الارتفــاع البســيط لأســعار النفــط ســببه تقليــل نســبة إنتــاج منظمــة أوبــك للنفــط[1].

لم تصل الأمور في تلك الحرب إلى حد إغلاق المضيق لأن الجميع ومن ضمنهم إيران والولايات المتحدة كانوا بحاجة لأن يبقى المضيق مفتوحاً، لذلك بقيت الآثار الاقتصادية لحرب الناقلات محصورة حيث طالت المنطقة فقط وطالت آثارها السلبية بعض القطاعات الاقتصادية في العالم وأهمها قطاع التأمين البحري.

## المبحث الثالث : مضيق هرمز بين الأمن الأميركي والأمن الإيراني

يرتبط أمن مضيق هرمز ارتباطاً عميقاً بأمن الخليج العربي ودوله، فالمنطقة شهدت مشاريع أمنية متعدده قبل اكتشاف النفط عندما كان مضيق هرمز يستخدم كممر مائي تنقل عبره السلع والمواد الأساسية من الشرق إلى أوروبا.

عملــت الــدول الأوروبيــة التــي تعاقبــت علــى الســيطرة علــى الخليــج إلــى أبتــداع أســاليب وأفــكار أمنيــة مــن أجــل إخضــاع المنطقــة وتأميــن الأمــن

(1) Metz, Helen Chapin, op. cit. p. 215.

والاستقرار فيها، وكانت جميع تلك المشاريع الأمنية من أجل تأمين مصالح تلك الدول التي كانت بمعظمها أوروبية (البرتغال - هولندا - بريطانيا) وتقودها عقلية استعمارية توسعية.

بعد اكتشاف النفط تغير مفهوم الأمن مع تغير اللاعبين الدوليين وبروز الاتحاد السوفياتي والولايات المتحدة، وظهور مفهوم الدولة كأساس للعلاقات الدولية مع ملاحظة الدور البريطاني الذي بقي مؤثراً حتى تاريخ انسحابه من منطقة الخليج في عام 1971.

ما يفيد البحث هنا هو كيف نظر الأميركيون إلى الأمن في منطقة الخليج؟ وكيف تعاملت إيران كأكبر دولة في منطقة الخليج - مع هذا المفهوم؟ أثناء معالجة هذه الأسئلة، يبرز أمامنا مفهوم الأمن الأقليمي في منطقة الخليج العربي كمفهوم تقع تحته كل الصيغ المقترحة والهادفة إلى بناء الاستقرار وإبعاد التوتر عن المنطقة.

## الفقرة الأولى: الرؤية الأميركية للأمن في منطقة الخليج

تعتبر الولايات المتحدة الأميركية القطب الأهم في النظام الدولي الحالي مرتكزة على قوة اقتصادية عسكرية هائلة فارضة نفسها على معظم المجتمعات الإقليمية ومن ضمنها الوطن العربي ومنطقة الخليج التي تشكل عنواناً رئيساً في رسم السياسة الخارجية الأميركية. وعلى العموم، لا يوجد إقليم في العالم إلا وللولايات المتحدة دور ما تلعبه على ساحته، مع تفاوت في التدخل والتأثير تبعاً للأهمية الإستراتيجية

والاقتصادية، ومن هنا تبرز منطقة الخليج على رأس الأولويات في سياستها الخارجية.

## أولاً: البيئة الأمنية الراهنة في الخليج

يمكن وصف البيئة الراهنة لأمن الخليج بأنها تتجسد؛ أولاً: في غياب التوازن الإستراتيجي بين القوى المحلية والتي طبعها على نحو نسبي في العقدين السابع والثامن من القرن العشرين التوازن بين إيران والعراق، والذي انتهى بعد حرب الخليج الثانية (حرب عاصفة الصحراء) بحيث تلاشت القوة العراقية التي كانت تعتبر قوة موازنة للقوة الإيرانية.

ثانياً: يبرز في منطقة الخليج عدد من النزاعات التي أساسها تاريخي، ولا تزال قائمة حول المياه والحدود والمناطق والآبار النفطية مثل النزاعات الحدودية بين إيران والعراق، وبين إيران وعدد من دول مجلس التعاون لدول الخليج العربي، وكذلك بين العراق والكويت.

ثالثاً: تظهر معالم البيئة الأمنية في الخليج من خلال سباق التسلح غير المعلن بين إيران وبعض أقطار مجلس التعاون لدول الخليج العربي.

ورابعاً: تتجسد معالم البيئة الأمنية بالحضور العسكري الأميركي المتقدم كماً ونوعاً والذي يراد منه موازنة القوة الإيرانية واحتواء نفوذها.

مع الإشارة إلى ظاهرة العنف التي تضرب بعض دول الخليج مثل العراق، وإيران، والسعودية، تلك الظاهرة التي تلبس لبوس الإسلام السياسي، وتأخذ شكل العنف الطائفي، والتي قد تتسع وتنتشر بدافع دولي إذا كانت سبيلاً لتحقيق مصالح دولية لقوى كبرى خصوصاً في غياب أي ترتيب أمني مشترك بين دول الخليج الثماني وبخاصة أيضاً مع ازدياد التوترات بين إيران من جهة وإسرائيل ودول الغرب من جهة أخرى، وذلك على خلفية البرنامج النووي الإيراني والذي تعقد حوله جولات من المفاوضات بين إيران والغرب ولكنها لم تصل إلى أيّة نتيجة.

يتجاذب البيئة الأمنية لمنطقة الخليج العربي عاملان رئيسان، الأول داخلي يتمثل بإيران القوة الأساسية في المنطقة، وثانياً خارجي يتمثل في الولايات المتحدة وما تمثلة بحضورها العسكري المتقدم من خلال تواجدها المباشر على الأرض وانتشار قواعدها العسكرية في المنطقة كما تم تفصيله سابقاً، ومن خلال الاتفاقيات المعقودة مع معظم دول إقليم الخليج.

**ثانياً: المبادئ والقيم التي تُروج لها الولايات المتحدة في سياستها الخارجية**

تُروج الولايات المتحدة في سياستها الخارجية لمجموعة من القيم والمبادئ مثل الديمقراطية وحقوق الإنسان، والعمل على خلق

عالـم أكثـر أمنـاً وازدهـاراً، وتأميـن رفـاه الشـعب الأميركـي والمجتمـع الدولـي، ومنـع انتشـار التكنولوجيـا النوويـة وتقويـة التواصـل التجـاري بيـن الأمـم إضافـة إلـى الترويـج للحريـات الدينيـة وحريـة الصحافـة والإعـلام.

## أ- الأدبيات الأميركية في مرحلة الاستقلال

ترتكز الأدبيات السياسية الأميركية على مفاهيم الأباء المؤسسين لهذه الإمبراطورية؛ فعندما أعلنت استقلالها عن بريطانيا في 4 تموز/يوليو 1776 لم تكن أفكار الحرية والحق في الحياة لجميع المواطنين، والمساواة أمام القانون وتحقيق سعادة الشعوب وخلق نظام فصل السلطات وتكاملها في النظام الفيدرالي الأميركي والانتخابات الشعبية، لم تكن إلا شيئاً فريداً لا يشبه العالم القديم ولا يوجد له مثيل في مختلف أنحاء العالم، هذا ما أنطوت عليه السياسة الأميركية في الداخل.

أمَّا السياسة الخارجية فكانت شيئاً آخر مختلفاً على الرغم من رفعها للشعارات ذاتها، وذلك لاختلاف الأنظمة القائمة وطبيعة شعوبها، فتغلبت فكرة الأمن القومي الأميركي وتعزيزه وحمايته على مبدأ الديمقراطية وحقوق الإنسان، وتفوقت فكرة المصالح الاقتصادية الأميركية خصوصاً للشركات الكبرى على فكرة الحريات العامة ومنها الحرية الاقتصادية.

### ب- الولايات المتحدة وسيطرة المنطق الأمني في الصراع مع الاتحاد السوفياتي

خضعت الولايات المتحدة خصوصاً في فترة الحرب الباردة لمنطق الصراع الأمني بينها وبين الاتحاد السوفياتي، وبنت جميع أولوياتها في سياستها الخارجية على هذا المبدأ؛ فالرئيس جيمي كارتر أدرك في منتصف السبعينيات أن احتياجات الأمن القومي الأميركي تتجاوز مبدأ الالتزام بحقوق الإنسان.

كانت سجلات إيران مثلاً في تلك الفترة حافلة بانتهاك حقوق الإنسان، لكنها كانت تشكل حليفاً رئيسياً للولايات المتحدة والغرب عموماً، كانت ضد الشيوعية والمعسكر الاشتراكي لذلك تغاضت الولايات المتحدة عن هذه الانتهاكات بسبب الصراع الدولي آنذاك[1].

### ثالثاً: الأفكار والمبادئ التي تتنازع السياسة الخارجية الأميركية

إن الشعارات المرفوعة كعنوان للسياسة الخارجية الأميركية، وممارسة تلك السياسة على أرض الواقع، وضع السياسة نفسها في تناقضٍ وعرَّضها للكثير من الانتقادات، فالسياسة الخارجية الأميركية تتأرجّح بين فكرة العزلة وفكرة التدخل، وتقف بين مفهوم العمل

(1) Dobson, Alan. and Marsh, Steve. US Foreign Policy Since 1945, 2nded, USA, Taylor and Francis Group, 2007, p5.

الفـردي فـي مقابـل مفهـوم العمـل الجماعـي، وتتأرجّـح كذلـك بيـن الأخلاقيـة والواقعيـة. هـذه حالهـا منـذ بدايـة القـرن العشـرين حتـى الآن.

فيما يتعلق بفكرة العزلة وفكرة التدخل، يعتبر الأميركيون تاريخياً أنهم أكثر اتجاهاً نحو العزلة على الصعيد الدولي، لكن بعد الحرب العالمية الثانية وبروز الاتحاد السوفياتي كمنافس أساسي للولايات المتحدة حصل تدخل متزايد في النظام الدولي وقضاياه، ومع ذلك بقي مبدأ العزله قائما في الفعل السياسي لصانع القرار الأميركي الذي يعكس عدم ثقة في مواقف شركائه الدوليين والأوروبيين منهم خصوصاً.

يعكس هذا المبدأ أيضاً عدم رغبة أميركيه في تحمل أعباء التدخل الخارجي وتكاليفه سواء أكانت مادية أو بشرية، وقد دفعت هجمات 11 سبتمبر/أيلول 2001 إلى إضعاف مبدأ العزله وتقوية أنصار مبدأ التدخل على قاعدة أن ما يحدث في العالم ليس منعزلاً بتأثيراته على الولايات المتحدة التي عليها أن تنشط وتعمل من أجل دفع الأخطار القادمة من الخارج عنها، وهذا ما ترجم فيما بعد بعملية اجتياح أفغانستان ثم العراق.

تتنـازع السياسـة الخارجيـة الأميركيـة أيضـاً فكـرة الانفـراد أو العمـل الجماعـي، الانفـراد يعنـي أن تقـدم الولايـات المتحـدة فـي تحركاتهـا الخارجيـة وخصوصـاً علـى صعيـد العمـل العسـكري بشـكل آحـادي

متأثـرة بمبـدأ العزلـة المبنـي علـى عـدم الثقـة بالآخريـن، يضـاف إلـى ذلـك تمتعهـا بالقـوة العسـكرية التـي تمكنهـا مـن تحقيـق ذلـك بمفردهـا.

أمّا العمل الجماعي فيرى مؤيدو هذا النهج أن على الولايات المتحدة أن تتصرف ضمن المنظمات الدولية الموجودة وعلى رأسها الأمم المتحدة، وأن تهميش هذه المنظمات سيتسبّب بتكاليف باهظة على الولايات المتحدة خصوصاً وأن الأعمال العسكرية، من هذا النوع، لا تستطيع تحمل تكاليفها لوحدها وهذا ما ترجم عندما تم اجتياح العراق.

أخيراً تتأرجّح السياسة الأميركية بين الأخلاقية والواقعية، فأصحاب المدرسة الأخلاقية يطالبون بأن تُعنى السياسة الخارجية بشكل أكبر ومتزايد بالقضايا الأخلاقية مثل حقوق الإنسان، والديمقراطية، والحريات، بينما يرى الواقعيون بأنه يجب النظر إلى الساحة الدولية على أنها منطقة صراع قوى وليست منطقة صراع مبادئ، والهدف هو تحقيق مصالح الولايات المتحدة بشكل أساسي ويجب الابتعاد عن المثل والمبادئ في السياسة الخارجية الأميركية.

تتجـاذب السياسـة الخارجيـة الأميركيـة مبـادئ وأفـكار متفاوتـة فـي انسـجامها؛ أحيانـاً كثيـرة تطبـق سياسـة مختلفـة علـى الحالـة الدوليـة ذاتهـا، فتؤيـد حركـة ديمقراطيـة فـي بلـد مـا وتُرفـض الحركـة نفسـها فـي بلـد آخـر،

وتبقـى تلـك السياسـة عبـارة عـن دوائـر متداخلـة فـي إطـار أشـمل مؤلفـة مـن هـذه المسـتويات المختلقـة[1].

## رابعاً: كيف تُصنع السياسة الخارجية الأميركية

تصنع السياسة الخارجية من مجموعة من الآليات الداخلية والاجتماعية التي تتحكم بها وتوجهها، وهي تتشكل من تفاعل دائم بين عددٍ من المستويات، الدائرة الأولى تضم النخب الحاكمة، أي أن هذه الدائرة تضم أشخاصاً فاعلين في صناعة القرار. تشمل الدائرة الثانية القيادة السياسة وتضم الرئيس ووزير الخارجية والبنتاغون والسي آي إيه والكونغرس ومجلس الأمن القومي.

ثالث هذه الدوائر تشمل القوى الداخلية المؤثرة وتتضمن جماعات الضغط أو جماعات المصالح والإعلام والرأي العام. إضافة إلى هذه الدوائر الثلاث تُضاف إليها البيئة الخارجية أي العوامل الإقليمية والدولية التي لها دور مؤثر في رسم السياسة الخارجية الأميركية، ومن هذه العوامل الخارجية الحرب الباردة، احتياج الولايات المتحدة لنفط الخليج وحماية أمن إسرائيل[2].

تتفـاوت كل هــذه القــوى حســب المرحلــة أو الفتــرة الزمنيــة، ولكــن

---

(1) Dobson, Alan. and Marsh, Steve, op. cit. p. 8.

(2) جرجس، فواز، السياسة الأميركية تجاه العرب كيف تُصنع؟ ومن يصنعها؟، ط6، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2000، ص10.

بالإجمـال يبقـى الرئيـس صاحـب الـدور الأساسـي والمقـرر فـي رسـم السياسـة الخارجيـة وذلـك وفـق الدسـتور الأميركـي.

يُصنف صانعو السياسة الخارجية الأميركية منطقة الخليج العربي بأنها تشكل مجموعة من المصالح الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية للولايات المتحدة ولها دور حيوي وفاعل في تأمين مصالحها، لذلك فأهدافها محددة وثابتة هناك، تتأقلم أو تتفاعل مع الظروف وتغيرها؛ فظروف الحرب الباردة هي غيرها بعد انهيار الاتحاد السوفياتي، فالثابت أن سياسة الولايات المتحدة الخارجية والأمنية تحكمها مصالحها الحيوية وتبني علاقتها الدولية لخدمة هذه المصالح.

### خامساً: أمن الخليج بالنسبة إلى الولايات المتحدة

تتمتع السياسة الأميركية ودورها في أمن الخليج بتأييد كبير من الحزبين الرئيسين الجمهوري والديمقراطي، بل إن هناك نوعاً ملحوظاً من الائتلاف الذي يجمع بين العرب والأميركيين واليهود والأميركيين، والليبراليين والمحافظين ودعاة العلاقات المتعددة الأطراف، أو أحادية الأطراف ودعاة الانعزال وأنصار النظام العالمي الراهن الذين يؤيدون القيام بعمل عسكري مباشر وصريح في الخليج رداً على أي عمل حربي ينسب إلى إيران ضد دول مجلس التعاون لدول الخليج العربي أو إسرائيل[1].

(1) لونج، ديفيد وآخرون، مرجع سابق، ص 86.

تعلن الولايات المتحدة في سياستها في منطقة الخليج العربي والشرق الأوسط أنها تهدف إلى محاربة الإرهاب وتأمين الحرية والديمقراطية لشعوب المنطقة وضمان الرخاء والازدهار والاستقرار لها، ولكن يبقى الهدف الحقيقي لسياسة الأمن القومي الأميركية هو حفظ أمن إسرائيل وتأمين النفط وإمداداته وطرق نقله باعتباره عاملاً، أساسياً فاعلاً في البنية الاقتصادية الأميركية.

يعتبر ضمان أمن إسرائيل من العوامل الرئيسة والأسس المتينة في بنية السياسة الخارجية الأميركية، فالولايات المتحدة تضع المصالح الأمنية لإسرائيل فوق كل اعتبار، ولقد واجهت الولايات المتحدة عدة صعوبات في محاولتها ضمان أمن إسرائيل، وانعكس ذلك على حماية مصالحها هي خصوصاً في الحصول على نفط الخليج .

أبرز هذه الصعوبات ما تعرضت له إبان حرب 1973 بين العرب وإسرائيل[1] كما تم تفصيله سابقاً، والعامل الثاني للسياسة الخارجية الأميركية في الخليج والشرق الأوسط هو النفط لما له من دور إستراتيجي في تحديد المصالح الأميركية، وأي تغيير طويل الأجل في سوق النفط الدولية سيكون له أثر عميق في الدور الأمني للولايات المتحدة في منطقة الخليج في القرن الحادي والعشرين[2].

تركـز الولايـات المتحـدة فـي سياسـتها الإسـتراتيجية فـي منطقـة

(1) المرجع نفسه، ص 89.

(2) المرجع نفسه، ص 97.

الخليج على ثلاثة عوامل رئيسة:

أولاً: الأهمية الجيو- إستراتيجية لنفط الخليج.

ثانياً: الاحتياطات الضخمة من النفط في الخليج خصوصاً في المملكة العربية السعودية، والكويت، والإمارات العربية المتحدة، بالإضافة إلى العراق وإيران.

ثالثاً: التكاليف المنخفضة نسبياً لعمليات صيانة نفط الخليج واستخراجه، ومن المرجح أن يبقى نفط الخليج واحداً من المصالح الأميركية الرئيسة لعدة عقود قادمة. ويلاحظ في هذا المجال، أن التحكم في طرق النفط والحصول عليه يعد مهماً وأساسياً في الصراع بين الولايات المتحدة وإيران[1].

أمن الخليج بالنسبة إلى الولايات المتحدة هو أمن منابع النفط وخطوط إمداده في الأساس، وهو مفهوم متغير بحسب التهديدات التي كانت تراها الولايات المتحدة الأميركية، فتارة تمثلت هذا التهديدات في الاتحاد السوفياتي وطوراً في القومية العربية ثم العراق وأخيراً التهديدات الإيرانية في عهد الجمهورية الإسلامية[2].

أقدمت الولايات المتحدة على احتلال العراق وبناء القواعد العسكرية في منطقة الخليج ودوله، وعقدت الإتفاقيات معها وفق المفهوم الأمني الذي تريده، لذلك أطلقت التهديدات بأنها لن تسمح

(1) لونج، ديفيد وآخرون، مرجع سابق، ص 98.

(2) العجمي، ظافر محمد، مرجع سابق، ص 57.

بإغـلاق مضيـق هرمـز أمـام حركـة عبـور السـفن النفطيـة، ولوّحـت باسـتعمال القـوة تجـاه إيـران علـى خلفيـة برنامجهـا النـووي حتـى لا تفقـد المنطقـة توازنهـا الإسـتراتيجي لمصلحـة إيـران ودول المواجهـة لإسـرائيل.

## الفقرة الثانية: الرؤية الإيرانية للأمن في منطقة الخليج

بنت الولايات المتحدة سياستها في منطقة الخليج على مبدأ ريتشارد نيكسون بداية عام 1971 وهو مبدأ الحرب بالنيابة(وذلك بعد الهزيمة الأميركية في فيتنام)، وفحوى هذا المبدأ إسناد مهمة الحفاظ على المصالح الأميركية إلى بعض القوى الأقليمية المؤيدة والمرتبطة بالمصالح والسياسات الغربية في المنطقة وذلك عبر دعمها عسكرياً.

تُرجم هذا المبدأ في منطقة الخليج بسياسة «الدعامتين المتساندتين» وهويعني توزيع عملية الدفاع عن الخليج بين إيران والسعودية[1]، فعمدت إلى تقوية إيران عسكرياً ومكنتها من أن تصبح القوة الأقليمية الأولى في المنطقة وعملت إلى إزالة خلافتها مع السعودية ودفعتها إلى خلق تنسيق مع إسرائيل، أمَّا بالنسبة إلى السعودية فدعمها كان معتمداً بالدرجة الأولى على توسيع النفوذ السياسي والمالي لها في الخليج وشمال أفريقيا والشرق الأوسط.

(1) Markus, Kaim. (ed.), Great Powers and Regional Orders: the United State and the Persian Gulf, 1st, England, Ashgate Publishing Limited, 2008, p 14.

تعرض مبدأ نيكسون فيما بعد، في شقه المتعلق بأمن الخليج لنكسات متتالية أبرزها عام 1973 تاريخ إعلان الحظر النفطي عن الغرب، ثم كانت الضربة القوية بسقوط شاه إيران وانتصار الثورة الإسلامية واستلامها الحكم في عام 1979. خرجت إيران من كونها أداة أمنية في الخليج للمطالبة بدور مستقل وفعال في النسيج الأمني الخليجي.

راحت إيران تعمل على مفهوم الأمن الأقليمي للخليج العربي وهي فكرة طالبت إيران بتطبيقها بعد الانسحاب البريطاني في المنطقة عام 1971 مباشرة، وهي تدعو إلى إقامة ترتيبات أمنية بين الدول المطلة على الخليج العربي ومضيق هرمز فيما بينها[1]؛ وقتها كانت الفكرة مؤاتية للولايات المتحدة بسبب طبيعة حكم الشاه المؤيد للغرب، أمّا بعد انتصار الثورة فأصبحت الفكرة مرفوضة من قبل الولايات المتحدة بسبب عداء النظام لها، وكذلك لأنها تؤدي إلى إبعادها عن إمكانية التدخل في الخليج.

## أولاً: مفهوم الأمن الإقليمي

يعرف الأمن الإقليمي بأنه عبارة عن سياسة مجموعة من الدول، تنتمي إلى إقليم واحد وتسعى للدخول في تنظيم وتعاون عسكري -

(1) Mojtahed-Zadeh, Pirouz, Security and Territoriality in the Persia Gulf: A Maritime Political Geography, 1sted London, Routledge, .1999, p 18

أمنـي لـدول الأقليـم لمنـع أيَّـة قـوة أجنبيـة مـن التدخـل فـي هـذا الأقليـم علـى قاعـدة التنسـيق والتكامـل الأمنـي والعسـكري علـى جبهاتهـا الداخليـة.

يعمل هذا النظام على دفع الأخطار والتهديدات الخارجية عن الدول المنضوية داخله، ويدفع نحو دمج الإرادات وتقوية المصالح المشتركة فيما بين دوله ويكفل أمن واستقرار هذه الدول ضمن نطاق إقليمي محدد.

تدفع إلى إقامة هذه المنظومة خصائص معينة أبرزها : أولاً وجود نخب سياسية تلتزم بهذا التعاون الأمني ومؤمنة بفوائده، وثانياً رأي عام ضاغط لتحقيق هذا التعاون، وثالثاً توافر عناصر خارجية ذات مصلحة في قيام هذا التعاون واستمراره [1]، ذلك يعني أن نظام الأمن الإقليمي له بُعدان؛ بُعد محلي حاسم في تكوين إرادته وآخر دولي أو خارجي (خارج حدود الأقليم) يشكل عاملاً مؤثراً وحاسماً في فعاليته وقدرته على النجاح والاستمرار .

## ثانياً: أقاليم الخليج العربي

يقســم الخليــج العربــي تقليديــاً إلــى ثلاثــة أقســام، الشــمال يمثلــة العــراق وشــرق تمثلــه إيــران وغــرب يتألــف مــن الــدول الســت المشــكلة لمجلــس التعــاون للخليــج العربــي أو مــا يعــرف بــدول الداخــل الخليجــي.

(1) المرجع نفسه.

شـهدت منطقـة الخليـج الإقليميـة منـذ عـام 1980 حتـى عـام 2010 ثـلاث حـروب (الحـرب العراقيـة الإيرانيـة، احتـلال الكويـت مـن قبـل العـراق فـي 2 آب 1990 ثـم طـرده بعـد عمليـة عاصفـة الصحـراء، ثـم الاجتيـاح الأميركـي للعـراق فـي عـام 2003).

تشكلت دول الإقليم الثماني في مراحل تاريخية متفاوتة، وشهد مطلع العقد السابع من القرن العشرين اكتمال عملية استقلال هذه الدول التي لم تشهد التفاعلات في ما بينها أي مؤشر لبناء أُطر للتعاون بل ظل البعد الصراعي مهيمناً عليها، وإقليم الخليج يعيش اليوم ما يمكن وصفه بمرحلة الحرب الوشيكة.

**ثالثاً: المفهوم الإيراني لأمن الخليج**

وفق المفهوم الإيراني لأمن الخليج فإن التدخل الخارجي والوجود الغربي في المنطقة يمثلان التهديد الرئيسي لهذا الأمن[1]. قبل انتصار الثورة الإسلامية فرض شاه إيران نفسه كقوة بديلة عن الوجود الأجنبي في المنطقة.

بعـد سـقوطه رأت الجمهوريـة الإسـلامية أن أمـن الخليـج يجـب أن يكـون مـن مسـؤولية دولـه، وأخـذت الاتحـاد الأوروبـي نموذجـاً فـي هـذا الخصـوص، وعليـه فـإن إيـران ترفـض الاتفاقـات والترتيبـات الأمنيـة التـي تُعقـد بيـن دول الخليـج ودول مـن خارجـه كمـا أن المفهـوم الإيرانـي

(1) العجمي، ظافر محمد، مرجع سابق، ص 57.

لأمــن المنطقــة يربــط أمــن الخليــج مــع أمــن دول وســط آسـيا، إذ إنّ إيــران تعتبــر نفسـها الرابــط والمـوازن بيــن طرفــي الأمــن فــي الخليــج العربــي ودول وســط آســيا[1].

مثلت منطقة الخليج المجال الحيوي للجيوبوليتكا الإيرانية وفق المفهوم الأمني الإيراني وهي منطقة الاختبار للعلاقات العربية الإيرانية التي قامت إيران بجهود قوية من أجل تنميتها بين مختلف دول المنطقة بما فيها العراق على قاعدة أن الأمن الإقليمي في منطقة الخليج يرتكز على هذا التعاون، وعلى إبعاد أي تدخل خارجي خصوصاً الولايات المتحدة الأميركية[2].

تعتبر إيران أكثر الدول قلقاً على أمنها واستقرارها من جوارها، وقد تفاقم هذا القلق في السنوات الماضية خصوصاً عندما ظهرت فجأة على حدودها الشمالية وبجوار بحر قزوين أكثر من دولة بسبب تفكك الاتحاد السوفياتي[3]، ووجدت نفسها أمام احتلال أميركي عند حدودها الشرقية مع أفغانستان وآخر في العراق حيث حدودها الجنوبية.

---

(1) المرجع نفسه، ص 58.

(2) الدوري، عبد العزيز وآخرون، العلاقات العربية الإيرانية: الاتجاهات الراهنة وآفاق المستقبل، ط2، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2001، ص902.

(3) عتريسي، طلال، إيران...إلى أين؟، مجلة المستقبل العربي، العدد282، بيروت، 2003، ص 23.

منذ نهاية الحرب العراقية الإيرانية أصبحت السياسة الإيرانية أسيرة حماية أمنها القومي والبحث عن مصالحها وعن استقرارها، وتنميتها، ولم تكن تريد أن تدخل أيّة تجربة عسكرية أخرى، ولم تكن تبحث عن حروب حتى مع الولايات المتحدة.

اتبعت إيران سياسة الحياد الإيجابي عندما واجهت تدخلاً أميركياً على حدودها مثلما حصل في حرب الخليج الثانية عام 1991، إذ كان الموقف الإيراني في ذلك الوقت يتمثّل بعدم التدخل إلى جانب النظام العراقي، وعدم المشاركة في قوات التحالف الدولي مع الاعتراض المبدئي على وجود قوات أجنبية في منطقة الخليج[1]، وهذا ما وجدت إيران نفسها فيه أثناء الحرب على أفغانستان والعراق.

## رابعاً: أُسس السياسة الخارجية الإيرانية

تعكس السياسة الخارجية الإيرانية سياستها الداخلية التي تشهد تجاذباً بين مستويين؛ المستوى الأول يطالب بالتكيف مع الواقع الدولي والتعامل معه بواقعية، والمستوى الآخر يطالب بالتمسك بمبادئ الثورة وثوابتها في سياستها الخارجية اتجاه إسرائيل والولايات المتحدة ،وفي هذين المستويين تقوم سياسة إيران الخارجية على الخروج من العزلة المفروضة عليها والدفع باتجاه دور فاعل ورئيسي

(1) المرجع نفسه، ص 29.

لها في أمن واقتصاد الخليج وآسيا الوسطى وما تحتويه هذه المنطقة من احتياطات نفط وغاز.

تُعاني إيران من حساسية شديدة تجاه الغرب ناشئة من الخبرة التاريخية السيئة للنفوذ الغربي الذي عاشته إيران في تاريخها الحديث من عام 1941 حتى عام 1979 حيث أقدمت القوى الغربية على انتهاك الثقافة الإيرانية واستغلال مواردها.

مثلت إيران بعد انتصار الثورة تهديداً لنموذج الأمن الأحادي الأميركي في منطقة الشرق الأوسط وآسيا الوسطى، وكلما زاد الطابع الأيديولوجي للسياسة الخارجية الإيرانية زاد الصراع مع الولايات المتحدة وأهدافها الأقليمية، خصوصاً وأن الصراع مع الولايات المتحدة له خلفية تاريخية وأيديولوجية وجغرافية أساسه الدعم الأميركي اللامحدود لإسرائيل الركيزة الأساسية للسياسة الأميركية في الشرق الأوسط والأداة الأولى لتحقيق مصالحها.

تنسحب هذه الخلفية في الصراع بين الولايات المتحدة وإيران على مضيق هرمز الذي تعرف إيران أهميته بالنسبة إليها، فمن هناك يخرج النفط وتعبر البواخر التي تحمله إلى كافة دول العالم الذي لا يستطيع العيش من دونه.

تعلـن الولايـات المتحـدة أن إحـدى مصالحهـا الرئيسـة فـي المنطقـة هـي الحفـاظ علـى اسـتمرار تدفـق النفـط، وعلـى ثبـات أسـعاره، بالإضافـة إلـى حمايـة أمـن إسـرائيل. وتعـرف إيـران أهميـة هـذا المضيـق بالنسـبة

إلــى الولايــات المتحــدة وتهــدد بإغلاقــه، ممــا يعنــي إغــلاق شــريان الحيــاة لمعظــم دول العالــم، والاهتــزاز فــي مســتوى الاســتقرار الاقتصــادي فــي العالــم، ناهيــك عــن نتائــج سياســية قــد تــؤول إلــى تغييــرات عميقــة فــي بنيــة المجتمــع الدولــي.

### خامساً: مفهوم دول الخليج العربية للأمن في المنطقة

تنظر دول الخليج العربي إلى أمن الخليج من زاوية أمنها كدول، بالإضافة إلى تأمين الممرات المائية التي تعتبر الشريان الحيوي لنقل البترول، أي تأمين أمن مضيق هرمز بالدرجة الأولى لما له من أهمية اقتصادية، ومن أجل الحصول على ضمانات تطالب دول الخليج بإشراك الجماعة الدولية ودول الخليج في ذلك[1].

## المبحث الرابع: اقتراحات وحلول لتأمين الأمن والاستقرار وحماية التجارة الدولية في منطقة الخليج

ينقــل محمــد حســنين هيــكل عــن الرئيــس الفرنســي الأســبق شــارل ديغــول قولــه «إنّ مــن يريــد أن يتكلــم فــي السياســة عليــه النظــر قبلهــا إلــى الخريطــة»[2]، فالخليــج العربــي هــو المصــدر للثــروة والمــكان الجغرافــي

(1) العجمي، ظافر محمد، مرجع سابق ص 57.

(2) هيكل، محمد حسنين، الخليج العربي ..مكشوف، ط1، دار الشروق، القاهرة، 1998، ص21.

الذي ترسم الدول سياستها وفقاً لموقعه وترسم استرتيجيتها بناءً على ذلك.

يعتبرالأمن الخليجي مسألة سياسية، وهي مطروحة دوماً في المراحل التاريخيةكافة، ازدادت أهميتها بعد اكتشاف النفط، وأصبحت أكثر جدية بعد الاحتلال الأميركي للعراق، وأكثر تعقيداً مع البرنامج النووي الإيراني، والاتفاقات الأمنية لبعض دول المنطقة مع دول من خارجها إضافة إلى البوارج الأميركية التي تتواجد في مياهه بشكل دائم ومستمر، والقواعد العسكرية القائمة في بعض دوله.

كل ذلك جعل من الأمن الخليجي أسيراً لحسابات سياسات وصراعات بين مختلف الدول الكبرى ودول منطقة الخليج العربي نفسها، ومن ناحية أخرى تشكل النزاعات الأقليمية عاملاً آخر يهدد أمن الخليج واستقراره، وفي طليعتها نزاعات الحدود القائمة بين مختلف دول الخليج.

تتمحور فكرة أمن الخليج حول ثلاثة عوامل أساسية هي: عامل داخلي وطني يتعلق بالدول نفسها في المنطقة. وعامل إقليمي يشمل علاقة هذه الدول فيما بينها، ومدى تأثير ذلك على واقع الأمن في الخليج. وعامل دولي يتمثل بمحاولات الدول الكبرى التدخل الدائم والمستمر في شؤون المنطقة، ومحاولة خلق نظم أمنية هجينة عن أهل المنطقة تحاكي مصالحها.

## الفقرة الأولى: إشكالية الاستقرار والأمن في منطقة الخليج

شكلت مشكلة الأمن والاستقرار في الخليج العربي ومضيق هرمز معضلة عقدت حولها الندوات والمؤتمرات وقدمت الاقتراحات والتسويات من أجل ذلك ولم تكن تلك المشكلة وليدة مرحلة وتنتهي، بل كانت تتجدد مع كل تغير يحدث في العلاقات الدولية، سواء على المستوى الإقليمي لمنطقة الخليج، أو أي تطور داخلي قد يحدث داخل دول الخليج العربي نفسها،أو على مستوى الدولي.

### أولاً: إشكالية الأمن والاستقرار على المستوى الدولي

لم يعد الأمن بمفهومه السائد وقت الحرب الباردة وفي ظل انقسام العالم إلى معسكرين اشتراكي على رأسه الاتحاد السوفياتي، ورأسمالي على رأسه الولايات المتحدة هو نفسه بعد سقوط الاتحاد السوفياتي والمنظومة الاشتراكية؛ فالموازين الدولية تغيرت وأصبحت الولايات المتحدة أكثر قدرة وحرية على التدخل في معظم الأقاليم العالمية.

بقيت الثوابت الأميركية - على الرغم من كل التغييرات العالمية - التي تحرك آراءها وأفكارها في المنظومات الأمنية لمنطقة الخليج العربي حول مضيق هرمز هي نفسها، أي مفهوم حماية النفط، ومنع أيَّة قوة عالمية أو إقليمية من الاقتراب منه، ووضع آلية لتأمين أمن مضيق هرمز الممر المائي لهذا النفط.

## ثانياً: التغييرات الإقليمية وانعكاساتها على الأمن والاستقرار في منطقة الخليج

تنعكس التغييرات التي تحدث على المستوى الإقليمي على مفهوم الأمن في المنطقة، وكان أبرزها الحرب الإيرانية-العراقية التي انعكست مباشرةً على أمن الخليج وأمن مضيق هرمز، ودفعت الولايات المتحدة إلى التدخل المباشر، وأقلقت العالم كله خصوصاً بعد تعرض العديد من السفن الدولية للهجمات من قبل طرفي الحرب العراق وإيران.

كان الاجتياح العراقي- للكويت في 2 آب/أغسطس 1990 الذي دفع نحو تشكيل تحالف دولي تقوده الولايات المتحدة بهدف تحرير الكويت، وكان من نتيجة ذلك التواجد المباشر للولايات المتحدة في منطقة الخليج، وأصبح الكلام عن أمن المنطقة من الشؤون المباشرة للسياسة الخارجية الأميركية.

اجتاحت الولايات المتحدة العراق عام 2003 وقامت باحتلاله بشكل مباشر بعد أن قادت جيشاً مؤلفاً في غالبيته من جنودها، وأسهمت بريطانيا في تلك الحرب بنسبة أقل، إضافة إلى دول مثل كوريا الجنوبية وأستراليا والدانمارك وبولندا وغيرها التي شاركت بنسب ضئيلة في الحرب، ولكن المسؤولية السياسية عن الحرب بقيت

على عاتق الولايات المتحدة. لم يكن احتلال العراق إلّا عملية تدخل مباشر في المنظومة الأمنية للمنطقة اعطتها بعداً دولياً.

## ثالثاً: التطورات الداخلية لدول الخليج وانعكاساتها على الأمن والاستقرار في المنطقة

يتأثر أمن الخليج بالتطورات الداخلية لدوله التي قد تقود إلى تغيير النظام القائم واستبداله بآخر، وهذا ما ينطبق على التجربة الإيرانية التي نقلت إيران من جهة إلى جهة أخرى وانعكس ذلك على المفاهيم الأمنية التي كانت سائدة في المنطقة.

تشكل الحركات الثورية والاحتجاجات الجماهيرية المصحوبة بمطالب سياسية عاملاً مؤثراً على الأمن في الخليج، تدفع إلى تدخلات من قبل البعض لمنع تغيير الوضع القائم مثلما حدث مع ثورة ظفار العُمانية التي انطلقت عام 1965 ودفعت إيران بقيادة الشاه إلى التدخل عسكرياً لمصلحة الحكم القائم في عُمان وضد الثورة خشية من تعرض مضيق هرمز للخطر في حال نجاح الثورة وإقامة نظام مؤيد للسياسة السوفياتية مما قد يؤدي إلى تعريض أمن الخليج لتهديد مباشر وبالتالي يؤثر على تجارة النفط.

## الفقرة الثانية: الأنظمة الأمنية المقترحة

## وعيوبها في منطقة الخليج

يشير كل ذلك أن الأنظمة الأمنية المقترحة في منطقة الخليج، وبسبب التداخلات ما بين المحلي والإقليمي والدولي تأخذها كلها في الاعتبار؛ فالبعض يدمج ما بين هذه المستويات، وأحياناً يتم فصلها بدافع الخصوصية الإقليمية والمحلية مع المطالبة بدور لجامعة الدول العربية والمؤتمر الإسلامي.

**أولاً: خيار الأمن الذاتي**

مؤدى خيار الأمن الذاتي لمنطقة الخليج، أن تضطلع دول مجلس التعاون للخليج العربي بدورها معتمدة على قواها الذاتية في تحقيق الأمن على أن تُنشأ منظومة دفاع مشترك في ما بينها؛ وجاء تأسيس مجلس التعاون لدول الخليج العربية الست- الإمارات العربية المتحدة، البحرين، العربية السعودية، الكويت، عُمان، وقطر،- نتيجة للعوامل والتحولات الإقليمية والدولية وذلك بهدف أن يشكل هذا المجلس آلية يفترض فيها الحفاظ وحماية أمن تلك الدول واستقرارها[1].

(1) البستكي، نصرة عبد الله، أمن الخليج من غزو الكويت إلى غزو العراق، ط1، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 2003، ص55.

يفرض ذلك على دول مجلس التعاون تعزيز قدراتها الدفاعية والأمنية المشتركة، وتقوية الروابط في ما بينها. قد يتسع مفهوم الأمن الذاتي ليشمل دولاً إضافية كاليمن، وقد يتسع أكثر لتدخل في منظومته دول مثل سوريا ومصر، وهذا فعلاً ما حاول مجلس التعاون الخليجي ترجمته من خلال ما سمي إعلان دمشق بتاريخ 6 آذار/مارس 1991، وهو وثيقة للتعاون والتنسيق بين مصر وسوريا ودول مجلس التعاون الخليجي.

نص البند الثاني من إعلان دمشق على تأكيد الأطراف المشاركة في الإعلان (وهي مصر وسوريا ودول مجلس التعاون الخليجي) على التزامها معاهدة الدفاع المشترك بين الدول العربية وعزمها على العمل المشترك لضمان أمن وسلامة الدول العربية.

يوفر إعلان دمشق عمقاً جغرافياً وبشرياً لدول مجلس التعاون الخليجي، فمصر الواقعة على الساحل الغربي للبحر الأحمر، مقابل الساحل السعودي تؤمن للخليج عمقاً جغرافياً ومصر التي تضم 80 مليوناً من العرب والمسلمين تؤمن أيضاً للخليج عمقاً بشرياً عظيماً، وسوريا التي يفصلها عن الخليج العراق والأردن قادرة في كل ساعة على أن ترفد الخليج بالعديد البشري اللازم.

لكن إعلان دمشق قد فشل للأسباب التالية : أولاً: اعتراض الولايات المتحدة الأميركية عليه باعتبار أن أمن الخليج مسؤوليتها هي دون سواها، وترفض مشاركة أحد في هذه المسؤولية ولو كان الشريك

دولاً عربيـة، خصوصـاً و أنّ المعاهـدات الأمنيـة التـي وقعتهـا مـع بعـض دول الخليـج تنـص علـى عـدم توقيـع هـذه الـدول معاهـدات مماثلـة مـع دول أخرى.

ثانيـاً: اعتـراض الجمهوريـة الإسـلامية الإيرانيـة علـى هـذا الاتفـاق، باعتبـار أن أمـن الخليـج مسـؤولية الـدول المطلـة علـى الخليـج دون سـواها[1].

يعيب خيار الأمن الذاتي أنه محصور بالدول الخليجية العربية الست، ويخرج من إطاره إيران الدولة الأكبر وصاحبة أطول شاطئ على الخليج العربي وضامنة الأمن الرئيسي -بالإضافة إلى عُمان- في مضيق هرمز. حتى هذا الخيار في صيغته التوسيعية قد اتجه جنوباً ليشمل اليمن ثم مصر وتجاوز العراق ليشمل سوريا، مع العلم أن العراق له منفذٌ على مياه الخليج عبر شط العرب.

إضافة إلى ذلك فأن دول مجلس التعاون الخليجي دول قليلة السكان وغير قادرة على بناء قوة عسكرية كبيرة تؤمن الدفاع وتحفظ الأمن في تلك المنطقة المزدحمة بالقوى الدولية، وتشكل مشروعاً دائماً للتدخل من قبل قوى دولية صاعدة، لذلك ومن أجل سد تلك الثغرة تم العمل على محاولة إدخال اليمن في منظومة الخليج الأمنية،

(1) سويد، ياسين، الوجود العسكري الأجنبي في الخليج واقع وخيارات- دعوة إلى أمن عربي وإسلامي في الخليج، ط2، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2006، ص 173-175.

والمحاولة الأخرى هي عبر إدخال سوريا ومصر وما تمثلانه من قوة سكانية عالية.

## ثانياً: خيار الأمن القومي العربي

الخيار الثاني لأمن الخليج هو خيار الأمن القومي العربي، الذي يضع منطقة الخليج في حضن أمة عربية لها من القدرات والإمكانات البشرية والاقتصادية والعسكرية ما يؤهلها لحفظ ذلك الأمن وحمايته من التدخلات الأجنبية وذلك وفق معاهدة الدفاع العربي المشترك التي عقدت بين الدول الأعضاء في جامعة الدول العربية وجرى التوقيع عليها في القاهرة في 1950/4/13.

اعتبرت تلك الاتفاقية أن كل اعتداء مسلح على أية دولة أو أكثر منها أو على قواتها هو اعتداء عليها جميعاً، ولذلك عملاً بحق الدفاع الشرعي والفردي والجماعي عن كيانها، تلتزم أن تبادر إلى معونة الدولة أو الدول المعتدى عليها وأن تتخذ على الفور، منفردة أو مجتمعة، جميع التدابير وتستخدم جميع ما لديها من وسائل بما في ذلك استخدام القوة المسلحة لرد الاعتداء وإعادة الأمن والسلام إلى نصابهما...[1].

يقـول أصحـاب هـذا الطـرح الـذي تحـرك بقـوة بعـد اجتيـاح العـراق

(1) سويد، ياسين، مرجع سابق، ص 178-179.

للكويت عام 1990 إنه من المستحيل حدوث هذا الاجتياح في ظل مظلة كبرى تحقق الأمن القومي على المستوى العربي، ولا في ظل مظلة صغرى تحقق الأمن القومي على المستوى الجهوي أو تحت القومي، لأن أعضاء هذه النظم يكونون عائلة واحدة تتفق مصالحها وتسعى في ما بينها إلى بناء الأمن المتبادل، ويعملون كجبهة واحدة لمواجهة التهديدات الخارجية والتحديات الداخلية[1].

يعتبر هذا الطرح جذاباً على المستوى النظري، ولكن يعيبه أنه على المستوى العملي لم يطبق أي بند من تلك المعاهدة منذ توقيعها وحتى الآن لا بل أن بعض الدول العربية قد تقاعس عن تطبيقها، وأحياناً قدم مساهمات في الاعتداء على بعض الدول العربية كما حصل عندما اجتاحت الولايات المتحدة العراق عام 2003؛ فالتطورات الدولية لا تُنتظر ولا تُجابه بالنظريات بل بالواقع، لذلك يعتبر هذا الطرح ضعيفاً أقله في هذه المرحلة لأنه يفتقر إلى الأُسس السياسية لبنائه على الرغم من أنه يشكل نوعاً من الأمل المنشود.

### ثالثاً: خيار الأمن الإقليمي

الخيار الثالث لأمن الخليج هو تحقيق الأمن الإقليمي للخليج،

(1) هويدي، أمين، أزمة الأمن القومي العربي: لمن تدق الأجراس؟!، ط 1، دار الشروق، القاهر، 1991،

ص13-14.

والمقصـود بـه قيـام تحالـف بيـن الـدول المشـرفة علـى الخليـج العربـي، أي دول مجلـس التعـاون الخليجـي وكل مـن إيـران والعـراق، أي إن الأمـن يكـون مـن مسـؤولية دول الخليـج ذاتهـا واسـتبعاد كل الـدول الأجنبيـة الأخـرى عربيـة كانـت أم غيـر عربيـة.

يتطلب نجاح هذا الطرح تسوية النزاعات القائمة كافة بين دوله سواء كانت نزاعات حدودية كمشكلة الحدود بين العراق والكويت، والمشكلة القائمة بين الإمارات العربية المتحدة وإيران حول الجزر الثلاث طنب الكبرى وطنب الصغرى وأبو موسى إضافة إلى إيجاد تسوية تاريخية حول تسمية الخليج بالخليج العربي أو الخليج الفارسي.

بذلك يكون أمن الخليج مسؤولية إيرانية عربية مشتركة، لكن، مع أن تلك النزاعات تعتبر من الشوائب التي تصيب هذا الخيار وتؤجل تنفيذه ولكنها تبقيه الطرح الأقوى، لأنه يضعف التدخلات الدولية المتمادية في المنطقة.

**رابعاً: الخيار الدولي- الإقليمي**

الخيار الرابع والأخير الذي يعتبر أن أمن الخليج بات ظاهرة إقليمية ودولية بسبب الأهمية الإستراتيجية الاستثنائية للخليج بالنسبة إلى دول العالم كافةً نظراً للموقع الجغرافي ونظراً للثروات الضخمة التي يختزنها من النفط والغاز.

يفـرض هـذا الطـرح خلـق تصـور مشـترك بيـن دول الخليـج العربـي

الثماني كافة، والقوى الدولية وعلى رأسها الولايات المتحدة، لإيجاد صيغة تحفظ مصالح القوى كافة، وذلك بخلق تعقيدات عديدة نظراً لتداخل المصالح وتشعبها على مختلف الساحة الدولية خصوصاً مع التنافر في الرؤية حول أمن الخليج والصراع مع إسرائيل بين الولايات المتحدة وإيران، لذلك يتضمن البعد الدولي لأمن الخليج ربطاً لهذا الأمن بالصراعات الدولية الأخرى ويُبقي المنطقة في حالة من عدم الاستقرار.

يتأمن الأمن والاستقرار في منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز بمنع التدخلات الأجنبية في شؤون المنطقة، وعدم ربطها بصراعات دولية أخرى وكف اليد عنها، لأن كل التوترات في المنطقة، ومنذ القرون الوسطى تعود أسبابها الرئيسة لهذا التدخل الاستعماري.

أمن مضيق هرمز وأمن الخليج عامة هو مسؤولية أبنائه بالدرجة الأولى. الوسيلة الأفضل لذلك هي خلق نظام إقليمي للخليج العربي يدمج بين فكرة الأمن الذاتي ولا تؤثر عليه فكرة الأمن القومي العربي بل ترفده، وتشترك فيه في الوقت نفسه مكونات المنطقة كافة، بهدف تأمين الأمن والاستقرار في المنطقة وفصلها عن التوترات والصراعات الدولية.

# الخاتمــــــــة

يبقى مضيق هرمز ممراً بحرياً ضرورياً لدول الخليج العربي كافة وللدول الصناعية في مختلف أنحاء العالم، ولا يبدو خلال القرن الواحد والعشرين أن نسبة الاعتماد على المضيق كممر للنفط والغاز ستنخفض، يعزز ذلك الاحتياط النفطي الهائل والضخم الموجود في دول الخليج كافة وازدياد الحاجة إليه في الدول الصناعية خصوصاً الولايات المتحدة الأميركية والدول الأوروبية.

يؤكد موقع المضيق الجغرافي أنه العامل الرئيسي في بناء التحالفات السياسية، هذا الموقع الذي يجعل من الجغرافيا عاملاً أساسياً وحاسماً في رسم الوجهة السياسية الرئيسة للسياسات الدولية والإقليمية والمحلية، تلك الجغرافيا التي جعلت من إيران دولة مشرفة عليه، وجعلت منها قوة تتحكم به وتهدد بإغلاقة إذا تعرضت لأي اعتداء من قبل الولايات المتحدة، هذا الموقع لن يتغير لا بل ستُقدم إيران على تعزيزه تحسباً لاحتمالات المواجهة.

لم يتمكن قانون البحار من وضع آلية ملزمة تحفظ الأمن في المضيق خصوصاً في زمن الحرب؛ فالتوترات والصراعات الإقليمية والدولية انعكست مباشرة عليه، وأثرت على حركته الاقتصادية المرتبطة بالأسواق العالمية والتي من شأن إغلاقه وحتى لفترة زمنية وجيزة أن تفعل فعلها في الاقتصاد العالمي وخصوصاً أسعار النفط والبورصة.

قُدم الكثير من المشاريع، وبُنيت الأنابيب النفطية لتُشكل بديلاً عن المضيق، ولكن كل ذلك لم يُخفض من دور المضيق الذي تعتمد عليه دول الخليج العربي بمعظمها في صادراتها ووارداتها.

دفعت أهمية المضيق في السياسات الدولية، إلى تدخلات عسكرية مباشرة في منطقة الخليج العربي، ووضعت الرؤى والمشاريع الأمنية للمنطقة وبقي محور النزاع الرئيسي في المضيق يدور بين الولايات المتحدة الأميركية وإيران التي تسعى لامتلاك التكنولوجيا النووية.

أرسلت الولايات المتحدة أساطيلها العسكرية إلى منطقة الخليج العربي، وبنت لها قواعد عسكرية في بعض الدول، لا بل أقدمت على التدخل المباشر هناك من خلال احتلال العراق مما زاد من منسوب التوتر الذي دفع إيران إلى تعزيز قواعدها البحرية في الخليج ومضيق هرمز، فنفّذت العديد من المناورات العسكرية هناك مهددة بإغلاق

المضيق في حال تعرضها لضربة عسكرية أميركية.

طُرحت جملة من المشاريع الأمنية لمنطقة الخليج من أجل التقليل من نسبة التوتر، وحفظ أمن المنطقة وحمايتها، فتعارضت تلك المشاريع من منطلق تعارض المصالح وتناقضها، وأبقت على الخليج العربي منطقة الثروة والتوتر التي تجذب إليها السياسات الدولية، وأبقت على مضيق هرمز مدخل هذه الثروة منطقة توتر دائم قابلة للصدام والاشتعال.

تُعطي الجغرافيا السياسية لمضيق هرمز حيوية تجعل منه محل تطلعات مختلف دول العالم. وتقضي المصلحة المشتركة لدول الخليج أن تعمل مجتمعة على بناء تكتل إقليمي يضم إيران، السعودية، الإمارات، الكويت، قطر والبحرين، ومن أجل فعالية أقوى يُطلب من العراق واليمن أن ينضما إلىه.

يتحرك التكتل بجناحين عربي وإسلامي، يدفع باتجاه إنشاء بنية سياسية-أمنية تحفظ خصائص المنطقة وتدير ثرواتها، وتمارس في الوقت نفسه تأثيرها الدولي القادرة عليه بفعل الجغرافيا والاقتصاد، وتعمل على معالجة الخلافات والمسائل العالقة بين دول المنطقة.

أبـرز تلـك الخلافـات، النزاعـات الحدوديـة خصوصـاً بيـن العـراق وإيـران. وتُطـرح مسـألة جـزر أبـو موسـى وطنـب الكبـرى وطنـب الصغـرى والخـلاف الإيرانـي - الإماراتـي حولهـا علـى طاولـة البحـث، وتُعالـج

مسـألة تسـمية الخليـج (الخليـج العربـي أو الخليـج الفارسـي)، وتضـع برامـج للتنميـة داخـل حدودهـا الوطنيـة، وتعمـل علـى التكامـل الاقتصـادي فـي مـا بينهـا.

سيدفع تأسيس هكذا تكتل إلى بناء منظومة أمنية تمتد من البحر الأحمر حتى الخليج العربي، وستصبح تلك المنطقة قلب العالم بإمكانياتها الاقتصادية، وحاجة الآخرين إليها، وبموقعها الإستراتيجي الذي سيعيد إليها الدور الأساسي في علاقة الشرق بالغرب.

سيؤدي قيام تكتل إقليمي في الخليج العربي إلى صوغ مفاهيم مشتركة حول الوضع القانوني الذي يحكم مبدأ المرور في مضيق هرمز، وسيقفل الباب على التدخل في المنطقة، وخصوصاً التدخل الأميركي الذي يعمل على تنمية التناقضات، وإحياء الخلافات بين أبناء الخليج، وسينهي فكرة الصدام الأميركي – الإيراني في المضيق، وإمكانية إغلاقه المكلفة للجميع، والتوقف عن البحث عن بدائل عنه.

تنبع فكرة الصدام والتوتر في منطقة الخليج من التدخل الأميركي المستمر والمتزايد في شؤون المنطقة، ويعزز من ذلك قبول بعض دول الخليج العربية إقامة قواعد عسكرية أميركية على أراضيها وإعطاء تسهيلات واسعة للقوات الأميركية مما يقلق إيران ويجعلها متوجسة على أمنها.

يتكـون الخليـج العربـي مـن ضفتيـن، واحـدة إيرانيـة والأخـرى عربيـة يقودهمـا مضيـق هرمـز نحـو العالـم، وهـو حاجـة مشـتركة لهمـا؛ والولايـات

المتحـدة كطـرف ثالـث دخلـت المنطقـة وفصلـت بيـن الضفتيـن بآلتهـا الحربية. يسـتدعي أمـن الخليـج خـروج الولايـات المتحـدة والعقـل الغربـي مـن الدائـرة السياسـية للمنطقـة والكـف عـن اسـتخدام مجلـس الأمـن كأداة لسياسـتها هناك.

لن تهدأ منطقة الخليج ولن تستقر إلا بخروج الولايات المتحدة منها، وترك إدارتها لأهلها، والكف عن التدخل في شؤونها؛ ويتحقق ذلك بتذليل الخلافات بين دول المنطقة وسكانها، لأنّ المساحات المشتركة بين إيران ودول الخليج العربية هي أوسع وأكثر عمقاً ومصلحة من تلك التي تباعد بينها وتجعل منها طرائق قددا.

تعني كلمة هرمز في الفارسية إله الشر والخير  وفق الديانة الزراداشتية، فمنه يأتي الخير والازدهار إلى العالم  ودول المنطقة، وفي حال إغلاقه واندلاع المواجهة الإيرانية الأميركية فسيعمّ الشر والعنف دول الخليج كافة، وستنتشر الفوضى الاقتصادية التي ستطال مختلف دول العالم.

**علي ناصر ناصر**

# المراجــع

## المراجـع باللغـة العربيـة

### أ- الكتـب

آل سعود بن سلمان، فيصل، إيران والسعودية والخليج: سياسة القوة في مرحلة انتقالية 1968-1971، ط 1، دار النهار للنشر، بيروت، 2006.

إبراهيم، عبد العزيز عبد الغني، حكومة الهند البريطانية والإدارة في الخليج العربي: دراسة وثائقية، ط 1، دار المريخ، الرياض، 1981.

إبن جزي، رحلة ابن بطوطة، ط3، دار صادر، بيروت، 2009.

أبو غزالة، عبد الحليم، الحرب العراقية الإيرانية : 1980-1988، ط1، القاهرة، مكتبة المصطفى، 1993.

إدريس، محمد السعيد، النظام الإقليمي للخليج العربي، ط1، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2000.

أندرادي، روي فيريرا، تاريخ البرتغاليين في الخليج: يوم سقطت هرمز، ترجمة عيسى أمين، ط1، مؤسسة الأيام للصحافة والطباعة والنشر والتوزيع، البحرين، 1996.

البستكي، نصرة عبد الله، أمن الخليج من غزو الكويت إلى غزو

العراق، ط1، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 2003.

جرجس، فواز، السياسة الأميركية تجاه العرب كيف تُصنع؟ ومن يصنعها؟ ط6، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2000.

خليل، محمد ناجي، وآخرون، المواصلات في الوطن العربي، ندوة فكرية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1985.

خوري، إبراهيم، و: التدمري، أحمد جلال، سلطنة هرمز العربية: سيطرة سلطنة هرمز العربية على الخليج العربي، مج1، ط1، مركز دراسات الوثائق، الإمارات، 2000.الدوري، عبد العزيز وآخرون، العلاقات العربية الإيرانية: الاتجاهات الراهنة وآفاق المستقبل، ط2، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2001.

السلطان عبد المحسن، عبد الله، البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي: التنافس بين إستراتيجيتين، ط2، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1985.

السلمان، محمد حميد، الغزو البرتغالي للجنوب العربي والخليج في الفترة ما بين 1507-1525م، ط1، مركز زايد للتراث والتاريخ، الإمارات العربية المتحدة، 2000.

سويد، ياسين، الوجود العسكري الأجنبي في الخليج واقع وخيارات- دعوة إلى أمن عربي وإسلامي في الخليج، ط2، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2006.

سليمان، عاطف، الثروة النفطية ودورها العربي: الدور السياسي والاقتصادي للنفط العربي، ط1، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2009.

العجمي، ظافر محمد، أمن الخليج العربي: تطوره وإشكالياته في منظور العلاقات الدولية والإقليمية، سلسلة أطروحات الدكتوراه، رقم (56)، ط1، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2006.

علبي، عاطف، الجغرافيا الاقتصادية: المقدمة، ط2، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1993.

العيدروس، محمد حسن، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، ط2، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، 1998.

العيدروس، محمد حسن، سقوط الحكم البرتغالي في الخليج العربي، ط 1، دار المتنبي للطباعة والنشر، الإمارات العربية المتحدة، 1997.

قلعجي، قدري، الخليج العربي بحر الأساطير، ط2، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت، 1992

الكيالي، عبد الوهاب، الموسوعة السياسية، ج1، ط3، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 1990.

لونج، ديفيد، وآخرون، أمن الخليج العربي في القرن الحادي والعشرين، ط1، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، أبوظبي، 1998.

متى، أنطوان، الخليج العربي من الاستعمار البريطاني حتى الثورة الإيرانية 1798-1987، ط1، دار الجيل، بيروت 1993.

المجذوب، محمد، القانون الدولي، ط5، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2004.

المطيردي، عبد العزيز بن راشد، مضيق هرمز: أهميته وتحديد الملاحة عبره حتى 1995، رسالة ماجستير في الجغرافيا السياسية، غير منشورة، جامعة الملك سعود، الرياض، 1995.

الموعد، حمد سعيد، أمن الممرات المائية العربية، ط1، اتحاد الكتّاب العرب، دمشق. 1999.

هوليداي، فريد، مقدمات الثورة في إيران، ط1، دار ابن خلدون، بيروت، 1979.

هويدي، أمين، أزمة الأمن القومي العربي: لمن تدق الأجراس؟!، ط1، دار الشروق، القاهر، 1991.

هيكل، محمد حسنين، الخليج العربي ..مكشوف، ط1، القاهرة، دار الشروق، 1998.

اليوسفي، أمين محمد قائد، النظام القانوني للمضائق العربية، ط1، دار الحداثة، بيروت، 1988.

**الصحـف**

جريدة الحياة السعودية.

جريدة الأخبار اللبنانية.

جريدة السفير اللبنانية.

جريدة الشرق الأوسط السعودية.

جريدة النهار الكويتية.

**ج- الدوريـات**

مجلة الفكر الإستراتيجي العربي.

مجلة مركز الإمارات للدراسات والإعلام.

مجلة المستقبل العربي.

## المراجــع باللغــة الأجنبيــة

### A- Books

Dobson, Alan. and Marsh, Steve. US Foreign Policy Since 1945, 2nd ed, USA, Taylor and Francis Group, 2007.

Markus, Kaim. (ed.), Great Powers and Regional Orders: The United State and the Persian Gulf, 1st, England, Ashgate Publishing Limited, 2008.

Metz, Helen Chapin. (ed.), Iraq a Country Study, 1st ed, Washington, Kessinger Publishing llC, 1989.

Mojtahed-Zadeh, Pirouz, Security and Territoriality in the Persian Gulf: A Maritime Political Geography, 1sted London, Routledge, 1999.

Mraz, Jerry l. MaJ, Dual Ccontainment, US Policy in Persian Gulf and Recommendation for the Future, Air Command and Staff College, Washington 1997.

Potter, Lawrence G, Sick, GaryG (eds), Security in the Persian Gulf, Origins, Obstacles, and the Search for Consensus, 1sted, NewYork, Palgrave, 2002.

Rajaee, Farhange. (ed.), The Iran-Iraq War: The Politics of

Aggression 1st ed, USA, University Press of Florida, 1993.

Ramazani, R.K, J.Mangone, Gerard. (ed.) International Straits of the World: The Persian Gulf and the Strait of Horumz, vol.3,1st ed, Netherlands, Sijthoff and Noordhoff, 1979.

Saxton, Jim, The Strait of Hormuz and the Threat of an Oil Shock, Joint Economic Committee, 2007. Washington, p6.

Talmadge, Caitlin, Closing Time, Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz. Internation Security, Vol 33, no.1, 2008.

Tarock, Adam, The Super Powers' Involvement in the Iran-Iraq War, 1st ed, NewYork, Nova Science Publishers inc, 1998.

## B- Periodicals

Center for Strategic and International Studies.

Foreignaffairs

The Washington Institute for Near East Policy.

# المحتويات

ما سِرُّ هذا المضيق الذي شخصت عيون العالم إليه منذ القِدم؟!

ما أهمية النفط إذا لم نؤمِّن له الممر الذي سيخرج منه؟!

ما أهمية الخليج لولا المضيق.

هو معبر للتواصل والسلام، وجسر تسير فوقه التوترات والحروب.

يُصنَّف مضيق هرمز من بين المضايق الدولية الأبرز والأهم لمختلف الأسواق العالمية، فهو بمثابة الشريان الذي يربط القلب (الخليج) بالجسد (الأسواق الدولية).

يحتل مضيق هرمز موقعاً جغرافياً متميزاً من ناحية سياسية واقتصادية، إنه عنق الزجاجة لدول الخليج العربي المصدرة للنفط، والتي تملك أكبر الاحتياطات النفطية في العالم، لن تهدأ منطقة الخليج ولن تستقر إلا بخروج الولايات المتحدة منها، وترك إدارتها لأهلها، والكف عن التدخل في شؤونها، ويتحقق ذلك بتذليل الخلافات بين دول المنطقة وسكانها، لأن المساحات المشتركة بين إيران ودول الخليج العربية هي أوسع وأكثر عمقاً ومصلحة من تلك التي تُباعد بينها وتجعل منها طرائق قددا.

تعني كلمة هرمز في اللغة الفارسية (إله الشر والخير) وفق الديانة الزراداشتية، فمنه يأتي الخير والازدهار إلى العالم ودول المنطقة، وفي حال إغلاقه واندلاع المواجهة الإيرانية الأميركية فسيعمّ الشر والعنف دول الخليج كافة، وستنتشر الفوضى الاقتصادية التي ستطال مختلف دول العالم.

**(المؤلف)**

**علي ناصر ناصر، لبناني.**

**أستاذ جامعي، متخصص في الإعلام والعلاقات الدولية والدبلوماسية.**

ISBN 978-9953-71-895-8

9 789953 718958